С. САХАРНОВ

околосветско плаване

ДЕТСКА
МОРСКА ЕНЦИКЛОПЕДИЯ

С. САХАРНОВ

околосветско плаване

ДЕТСКА
МОРСКА ЕНЦИКЛОПЕДИЯ

Съставителство и превод от руски
ДИМИТЪР КЛИСУРОВ

Оформление
ИВАН КЕНАРОВ

1978

КНИГОИЗДАТЕЛСТВО „ГЕОРГИ БАКАЛОВ" – ВАРНА

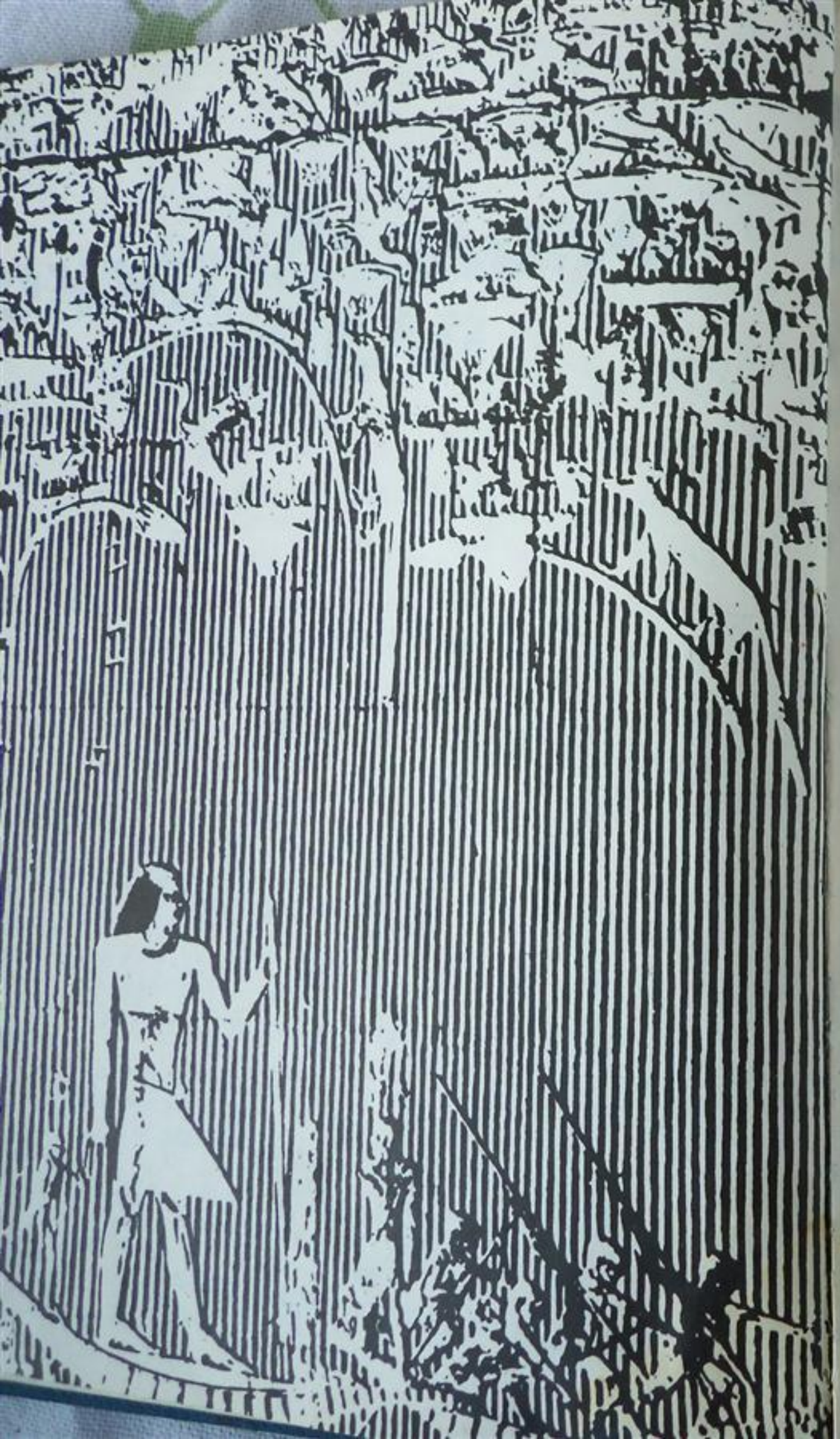
Тази книга не е точно повторение на съветското издание. Направени са редица изменения и допълнения с цел да се обогатят познанията за българската морска наука, корабоплаване, корабостроене, морска история, морски спортове и др. Отделено е повече внимание на Черно море /в два раздела/, с което нашата родина граничи и се свързва с просторите на Световния океан.

Всички различия с оригинала са съгласувани с автора.

При подготовката на българското издание като автори на отделни текстове, рецензенти и консултанти взеха участие:

АЛЕКСАНДЪР КУЗЕВ, АСЕН ДРЕМДЖИЕВ, ВЛАДИМИР ПАВЛОВ, ДИМИТЪР КЛИСУРОВ, ЖИВКО СОТИРОВ, МИХАИЛ ЛАЗАРОВ, ПЕТЪР КОЛАРОВ.

910.4



ЗАЩО ХОРАТА ПЛАВАТ ПО МОРЕТАТА?

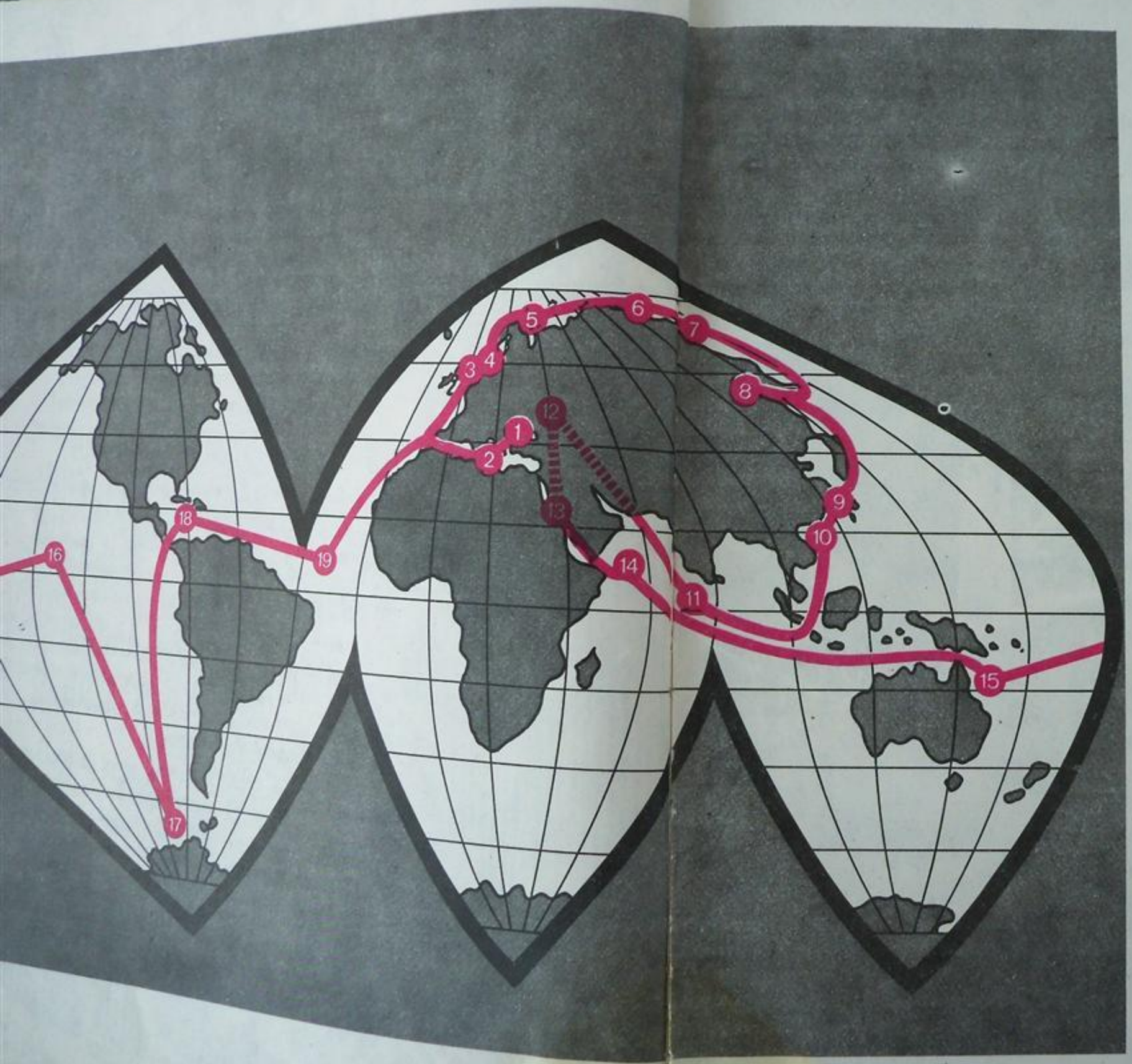
Може да се отговори съвсем просто: самият живот ги кара да плават. Нали две трети от нашата планета са покрити с вода! Как иначе ще преминават от континент на континент? Как ще пренасят стоки? А освен това трябва да ловят риба, различни други животни.

Може да се отговори и така: хората плават, за да станат по-умни, по-наблюдателни, по-смели. Именно в морето те за пръв път са срещнали същества, у които всичко е загадъчно; видели са страни, които не приличат на родината им, и хора, различни от тях. Щом стъпил на корабната палуба, човекът престанал да усеща под краката си планетата. Може би тук той е набрал кураж да полети и в космоса?

И на края: хората може би плават, защото морето е пленило сърцата им. Рядко се срещат такива, които, макар и веднъж уловили с ръцете си щурвала или вдигнали ветрилата, да остават на брега.

Има хора, които плават цял живот.

А най-щастливи са тези, на които се е паднало да обиколят Земята.



ОТКЪДЕ ЩЕ МИНЕМ – НАШИЯТ МАРШРУТ:

1. ЧЕРНО МОРЕ
2. СРЕДИЗЕМНО МОРЕ
3. СЕВЕРНО МОРЕ
4. БАЛТИЙСКО МОРЕ
5. БАРЕНЦОВО МОРЕ
6. СЕВЕРЕН ЛЕДОВИТ ОКЕАН
7. БЕРИНГОВО МОРЕ
8. ОХОТСКО МОРЕ
9. ЯПОНСКО МОРЕ
10. ЖЪЛТО МОРЕ
11. ИНДИЙСКИ ОКЕАН
12. КАСПИЙСКО МОРЕ
13. ЧЕРВЕНО МОРЕ
14. АРАБСКО МОРЕ
15. КОРАЛОВО МОРЕ
16. ТИХИ ОКЕАН
17. АНТАРКТИЧЕСКИ ВОДИ
18. КАРИБСКО МОРЕ
19. АТЛАНТИЧЕСКИ ОКЕАН
20. ОТНОВО В ЧЕРНО МОРЕ

ТРЪГВАМЕ НА ПЛАВАНЕ

КАК ЩЕ ПЛАВАМЕ

Първото околосветско плаване е извършил Магелан. На 20 септември 1519 година той излязъл в Атлантическия океан от испанското пристанище Санлукар де Барамеда, пътувал на югозапад и попаднал в Тихия океан. Като преминал централната част на океана, Магелан достигнал югоизточните морета на Азия. Тук смелият пътешественик загинал. На оцелелия кораб спътниците му преплавали Индийския океан, обиколили Африка от юг и се завърнали в Европа.

Ние също ще направим околосветско плаване. Може да минем по пътя на Магелан. Но тогава няма да попаднем в арктическите води, няма да видим вътрешните морета на Европа, ще минем покрай Австралия и Антарктида. И ще загубим твърде много.

По-добре да направим така: ще тръгнем на плаване от Варна — града, център на българското корабостроене и корабоплаване. Ще се спуснем на юг и през Босфора, Мраморно море, Дарданелите и Егейско море ще се озовем в Средиземно море. Като го пресечем от изток на запад, ще достигнем прочутия Гибралтарски проток, а след него ще ни срещнат високите вълни на Атлантическия океан, който се е разтегнал почти от полюс до полюс. Но ние не ще бързаме да се отдалечим от бреговете на Европейския континент. Ще вземем курс право на север. Ще прекосим описния Бискайски залив и през протока Ламанш ще навлезем в оживеното Северно море. През Килския канал ще пресечем полуостров Ютланд и ще попаднем в Балтийско море. След кратък престой в Ленинград ще заобиколим Скандинавския полуостров и ще се насочим към полярните ширини. Ще минем през Северния ледовит

океан, ще се спуснем през Беринговия проток в моретата на Далечния изток. Като се придържаме успоредно на Азиатския континент, ще достигнем Индийския океан, ще посетим Каспийско и Червено море. Оттук ще се върнем към брегoвете на Австралия, ще пресечем Тихия океан. След това ни очакват студените антарктически райони, а после — топлите води на Карибско и Саргасово море. Едва сега ще пресечем Атлантическия океан с курс към Европа и по познатия ни вече маршрут – Гибралтар – Средиземно море–Дарданелите–Босфора–отново ще плаваме във водите на Черно море, край българския бряг, към родното пристанище. Тук нашето пътешествие ще завърши. Ще се запознаем с четири океана и четиринадесет морета. Ще ги прелистим, както се прелистват страниците на книга, ще ги огледаме, както се оглеждат синьобелите морски карти на щурманските маси.

Зад нас ще остане цялото земно кълбо.

КАКВО ТРЯБВА ДА НАУЧИМ?

Във Варна, в Морската градина, до сградата на Военноморския музей, стои завинаги на каменния си пиедестал торпедоносецът „Дръзки“. Големи групи пионери, български и чуждестранни туристи цял ден обикалят кораба-герой, качват се на палубата, надничат в широките тръби на торпедните апарати...

С какво „Дръзки“ е заслужил това внимание?

Трябва да узнаем историята на този кораб и кой е плавал на него, да научим и за други кораби и моряци, оставили имената си в българската морска история.

Трябва да опознаем устройството на корабите. Не може да се плава на тях, без да си представим какво сърце бие под стоманената им палуби.

Трябва да научим как капитаните водят своите кораби, как щурманите определят мястото им в морето. Трябва да умеем да разчитаме звездното небе и пробляскващите светлини на фаровете.

В книгата през цялото време ще се говори за вятър и вълни. Това е съвсем естествено: корабите се намират едновременно и във водата, и във въздуха. Ненапразно казват, че морякът е застанал на праг между две сили, на границата между две стихии.

Как се разбират помежду си делфините, как върви по дъното морската лястовица, как хитрите пингвини се спасяват от хищната косатка — всичко това ще научим, когато посетим различните морета.

Освен това трябва да послушаме какво си говорят моряците по време на далечно плаване, как се шегуват и как вечер на бака или в каютокомпанията разказват забавни морски истории.

Океанът е огромен. Затова ще разказваме за нашето пътешествие съвсем накратко. Разказът ни ще преминава от едно море в друго. Няма да описваме всяко пристигане и отплаване. Няма да предаваме случайните разговори на пътниците. Няма да напомняме, че тънките стени на каютите ни през цялото време трептят от работата на корабния винт, а зад прозорчето — илюминатора — бавно се движат вода и небе. Този, който не може да си го представи, нека затвори книгата. Ние бързаме: в щурманската рубка цъка часовникът, а лоциите — книгите, в които са описани всички морета — са отворени на първите страници.

ПРОЩАВАЙТЕ, БРЕГОВЕ!

И тъй ние напускаме Варненското пристанище. Само преди минута бордът на кораба докосваше бетонната стена на кея. Забързани моряци измъкваха от чугунените бурета-кнехтове големите уши на въжетата. Пътниците стояха на палубата — прощаваха се със земята. Но ето че въжетата цопнаха във водата, а отгоре бързо започнаха да ги издърпват. Между борда и пристана блесна ивица вода. Зад кърмата от работещия винт се надигна бяла пенеста вълна. Ние се отделяме от пристана. Прощавай, Варна! Прощавайте, улици и къщи!

На кораба има почти всичко, от което са построени градовете: има дърво, желязо, стъкло, пластмаса. На кораба няма пясък и камъни. Те остават на брега. Прощавай, бряг!

УЧТИВИТЕ КОРАБИ

Още сме в пристанището. Край нас преминават кейовите стени, бетонните блокове на вълнолома. Отзад, протегнали дългите си като на жирафи шии, любопитно се взират пристанищните кранове.

Излизаме от пристанищния район. Отляво е фарът на вълнолома, а отдясно и малко напред — фарът на нос Галата. В този воден коридор е настъпил истински хаос. Така поне изглежда на пръв поглед: катери, кораби, яхти сновят назад-напред, пресичат курса си, отстъпват или искат от другия да даде път, препират се със свирките: „Ту!... Ту!... Аз трябва първи да мина!“

Ето висок като жилищен блок пътнически кораб. „Т-у-у-у!... Аз съм!“

С него спори влекач. Той е малък, повратлив, но след себе си влачи тежко натоварена тумбеста баржа.

„Т-у-у-у!“

Това е друг влекач. Той излиза от пристанището. И изведнъж насреща се показва малък бял ветроход. Той се движи наклонен, ветрилата едва не докосват водата.

И пътническият кораб отстъпва встрани. Влекачите спират.

Ветроходът се промъква край всеки от тях и сякаш едва забележимо кимва с ветрилата към кораба... към влекача... към другия влекач.

Силният отстъпва пътя на слабия, моторният кораб — на ветрохода.

Попитали един стар български капитан:

— Кой пръв поздравява при среща в морето?

— По-културният — отговорил капитанът.

КНИГИ ЗА МОРЕТАТА

По полиците на щурманската рубка има много книги. Всички са с еднакви подвързии, а на кориците им се повтаря една и съща дума — „море“.

Това са лоциите — книгите за моретата. Едни от тях са в чистички обложки, с бели скърцащи страници, други са измачкани, на всяка страница са оставени следи от бързащи, мокри от солената вода пръсти. Чистите лоции са книги за моретата, в които този кораб още не е плавал, а овехтелите — за моретата, които той е кръстосвал надлъж и шир.

В лоцията е казано всичко за морето. Тук има и описания, и правила за поведение. Лоциите се пишат векове. Те се изменят с хората.

Първи сведения за Черно море дават старите гръцки писатели. Отначало елините отбягвали студеното, мрачно и бурно море, лишено от приветливи островчета, каквито изобилствували в топлото и сравнително по-спокойно Егейско море. Затова най-напред те нарекли Черно море „Понтос Аксинос“ — негостоприемно море. През това време между елините се носели легенди за човекоядци и фантастични същества, населяващи неговите брегове. Според друго предположение названието „аксинос“ е произлязло от скитското име на Черно море „ахшаена“, което ще рече тъмноцветно. По-късно, когато се заселвали по бреговете на Черно море, гърците го преименували в „Понтос Евксинос“ — гостоприемно море. Често античните пътешественици и писатели го наричат просто „Понтос“. Старите автори отначало поддържали мнението, че Черно море е много плитко поради затлачване от реките.

А ето как столетия по-късно е описана една част от същото море. В „Лоция на Черно море“ от наши дни се казва:

„От Бургаския залив до нос Калиакра високият и на места стръмен бряг по протежение на около 60 мили от началото до долината на река Батова има северно направление, а от нос Калиакра се простира на изток. Стръмните участъци на брега се редуват с

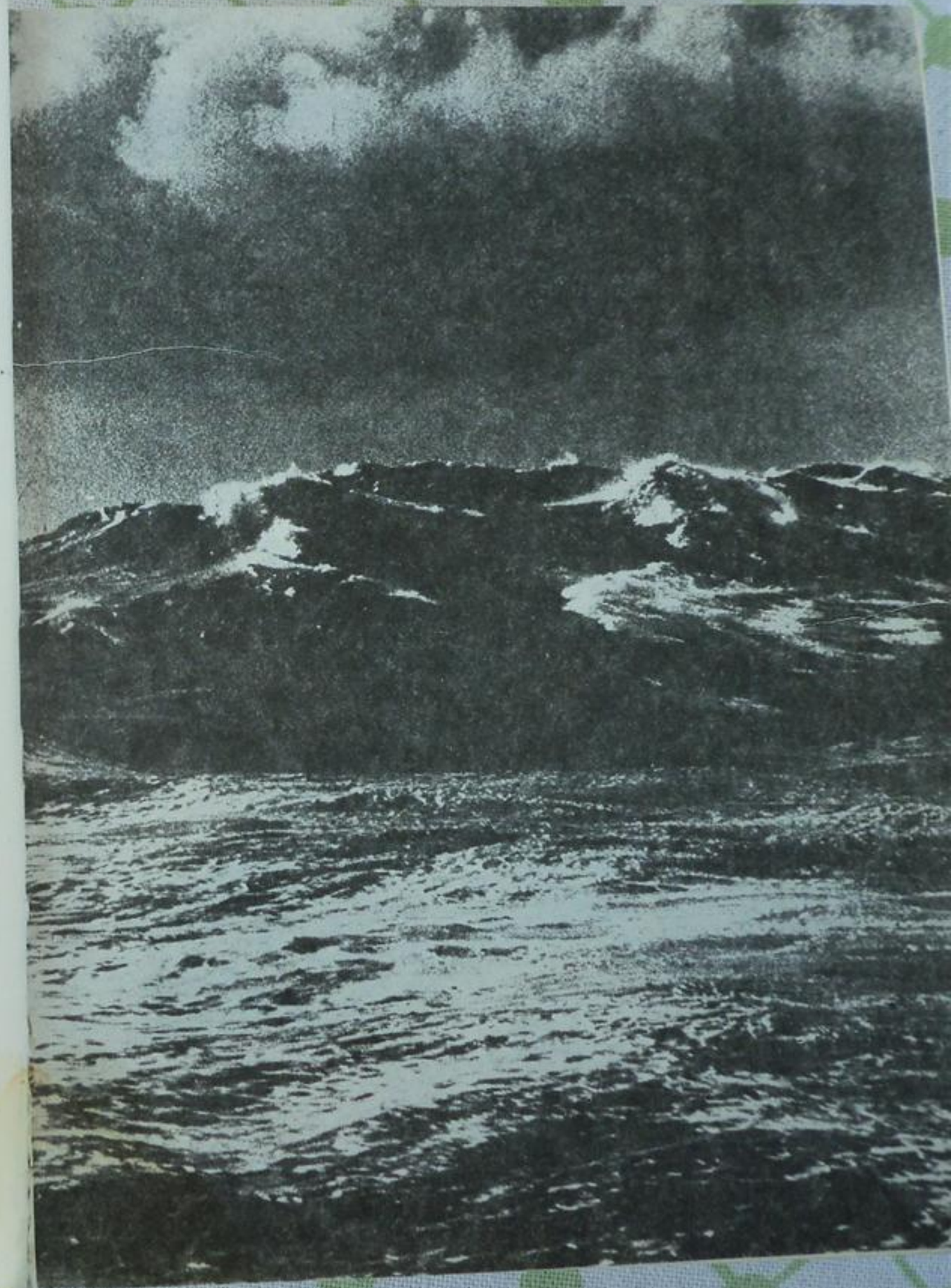
пясъчни плажове. Брегът е слабо нарязан, в него се вдават сравнително неголемият Варненски залив и няколко по-малки заливчета. Издаващите се от носи брегове, образувани от склоновете на крайбрежните планини, са характерни със своите неголеми размери и стръмнини. Описваният бряг е покрит с тъмнозелени гори.

По цялото протежение на брега е дълбоко; линията на 10-метровата дълбочина минава покрай брега на разстояние не повече от 8 кабелта /1480 метра/. Релефът на дъното е равен с изключение на района между Варненския залив и река Батова, където ими подводни скали... На описваният бряг са разположени села и отделни постройки, по които брегът лесно се разпознава...

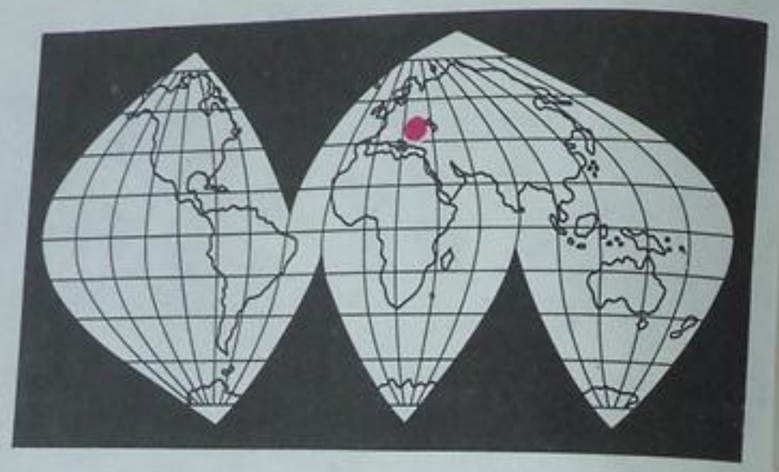
Опасности далеч от описвания бряг няма. Камъни се срещат предимно до самия бряг, но не по-далеч от 8 кабелта от него. Тук лежат няколко потънили кораба..."

Ето как се пише в съвременните лоции: кратко и спокойно. Явно, че за моряците черноморските води вече не са негостоприемни и загадъчни.

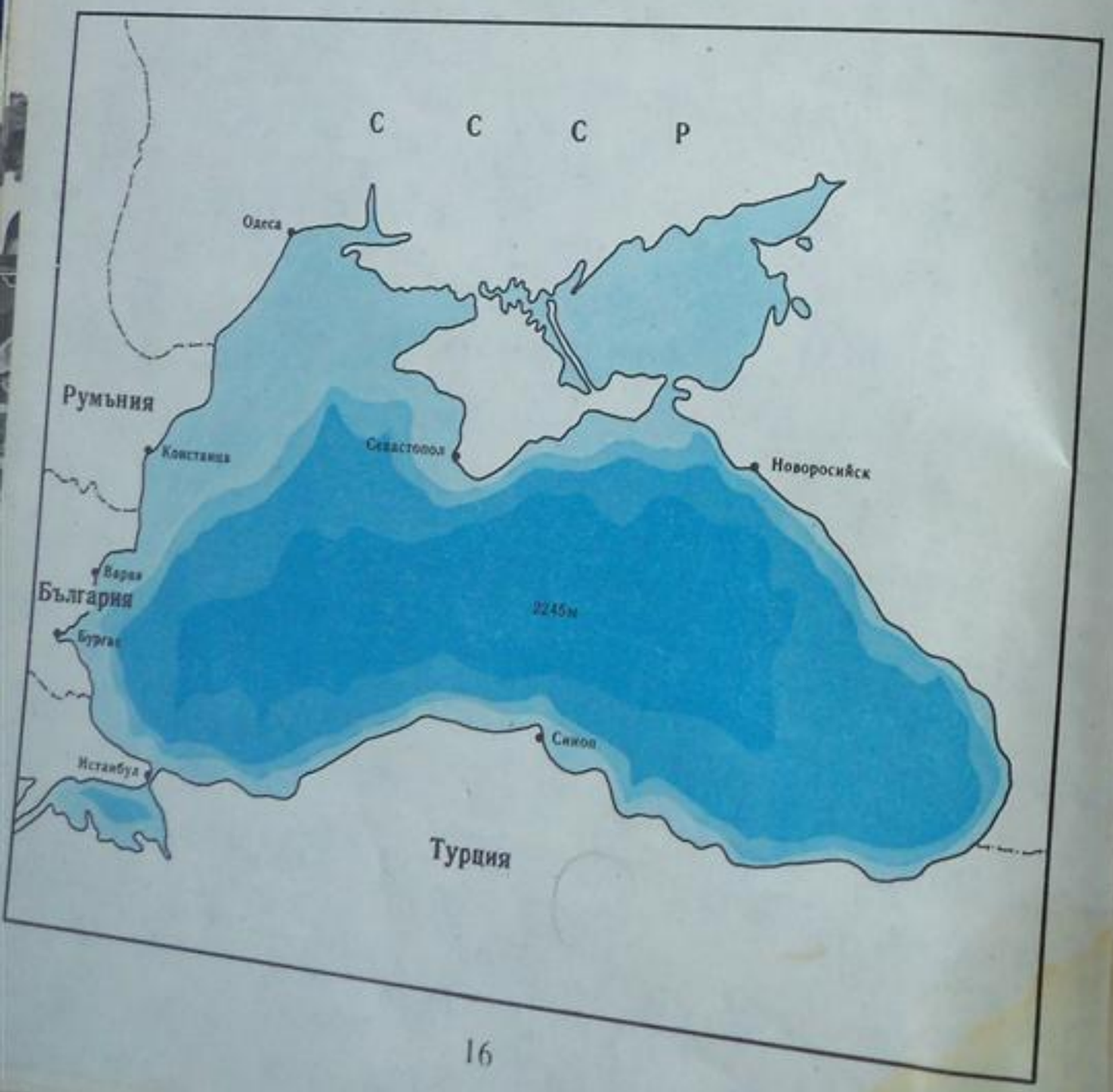
И все пак какво е Черно море? Какво още пише за него в лоцията и за какво разказват старите моряци?



ЧЕРНО МОРЕ



Море без острови



ЛОЦИЯ. Черно море е разположено на югоизток от Европа. От всички страни е заобиколено със суша. Чрез протока Босфор се съединява с Мраморно море, а чрез него — със Средиземно.

Има свое погранично море — Азовско. Черно и Азовско море се съединяват посредством Керченския проток.

Най-големи черноморски пристанища: Новоросийск, Севастопол, Одеса /СССР/, Констанца /Румъния/, Варна, Бургас /България/.

Най-голямата дълбочина на морето е 2245 метра.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

Многообразно е Черно море.

Има лятно море на курортистите и туристите. Ласкаво, топло. С големи пясъчни плажове, с многоцветни чадъри и красиви курортни комплекси, кацнали като бели чайки сред зелените вълни на крайбрежните гори.

Има море на аквалангистите и биолозите, море на рибарите и учените. За тях то няма брегове, а подводни скали и виолетови дълбини. Скалите са обрасли с кафяви водорасли, на дъното белеят пясъчни насипи. По пясъка скитат барбуни и го опипват с тънките си мустачки. На дъното лежат, заровени с пясък, звездобройци и калкани. Бързи делфини цепят с плавниците си вълните. В това море има риби, за които курортистите дори и не подозират: морски дявол, тунци, акули.

Има море на търговските моряци. На бреговете му боботят кранове, шумят гумените транспортни ленти, като реки се вливат в корабните трюмове азотни торове, цимент, захар, въглища, руди... Ден и нощ пристигат и отплават кораби. Те карат нефт към Бургас, цимент от Девня. В това море, както и във всички морета, има и тихи дни, и мъгливи нощи, и щормове, и плитчини. Но тук работата не спира.

Има море на дружбата, море, което свързва братски народи.

Има море на-съзидателите, на строителите,

които удълбочават корабните фарватери, преобразяват брега, монтират на дъното огромни бетонни блокове и кесони за бъдещите пристанища.

Има море, което всичко помни. То помни славянските ладии, византийските хеландии, плясъка на гордите ветрила над корабите на руските адмирали Ушаков, Макаров, Нахимов... То помни героизма на съветските моряци в обсадения Севастопол, съветските подводници, българските революционери... Когато се спускаме на черноморското дъно с маска и акваланг на гърба, ръждивочервени железни листове, обрасли с черни миди, ни напомнят за още една морска драма, за още една битка на човека със стихията...

Черно море е многолико. Има толкова морета, колкото човешки съдби са свързани с тях.

„ДРЪЗКИ" СРЕЩУ „ХАМИДИЕ"

През един топъл априлски ден на 1905 година във Варненското пристанище хвърлил котва френски параход. От борда му свалили големи сандъци. Съдържанието им било твърде необикновено — в тях се намирали частите на три бойни кораба. Адресите били фалшиви и затова, когато корабът минавал през Дарданелите и Босфора, турските власти не разбрали, че се доставят първите три миноносеца за българския Черноморски флот. По-късно успешно били пренесени на части още три миноносеца.

Шестте кораба били еднотипни, приличали си като братя-близнаци. Известни са като миноносци, защото главното им въоръжение били самодвижещите се мини — тогава така наричали торпедата. Всеки кораб имал три тръби за изстрелване на торпеда. На двата борда стояло и по едно 47-милиметрово оръдие.

Заредили се учебни плавания и стрелби. Българските военни моряци упорито усвоявали бойното майсторство. Но чужденците се надсмивали над усилията им. С тези черупки, казвали те, далеч няма да отидете и никого няма да уплашите.

Не мислел така капитан II ранг Димитър Добрев, руски възпитаник. Балканската война бушувала почти от месец, когато той поел командуването на миноносците. Два пъти българските бойни кораби излизали в нощен поход, но никъде не срещнали неприятеля. На 7 ноември 1912 година към 22,30 часа капитан Добрев отново изпратил походната си торба на флагманския миноносец „Летящи".

Миноносците „Летящи", „Смели",

Портрет на капитан I ранг Димитър Добрев
Атаката на „Дръзки" срещу крайцера „Хамидие"

„Строги" и „Дръзки" незабелязано се измъкнали от Варненското пристанище, преминали през северния проход на минното заграждение и потънали в нощта.

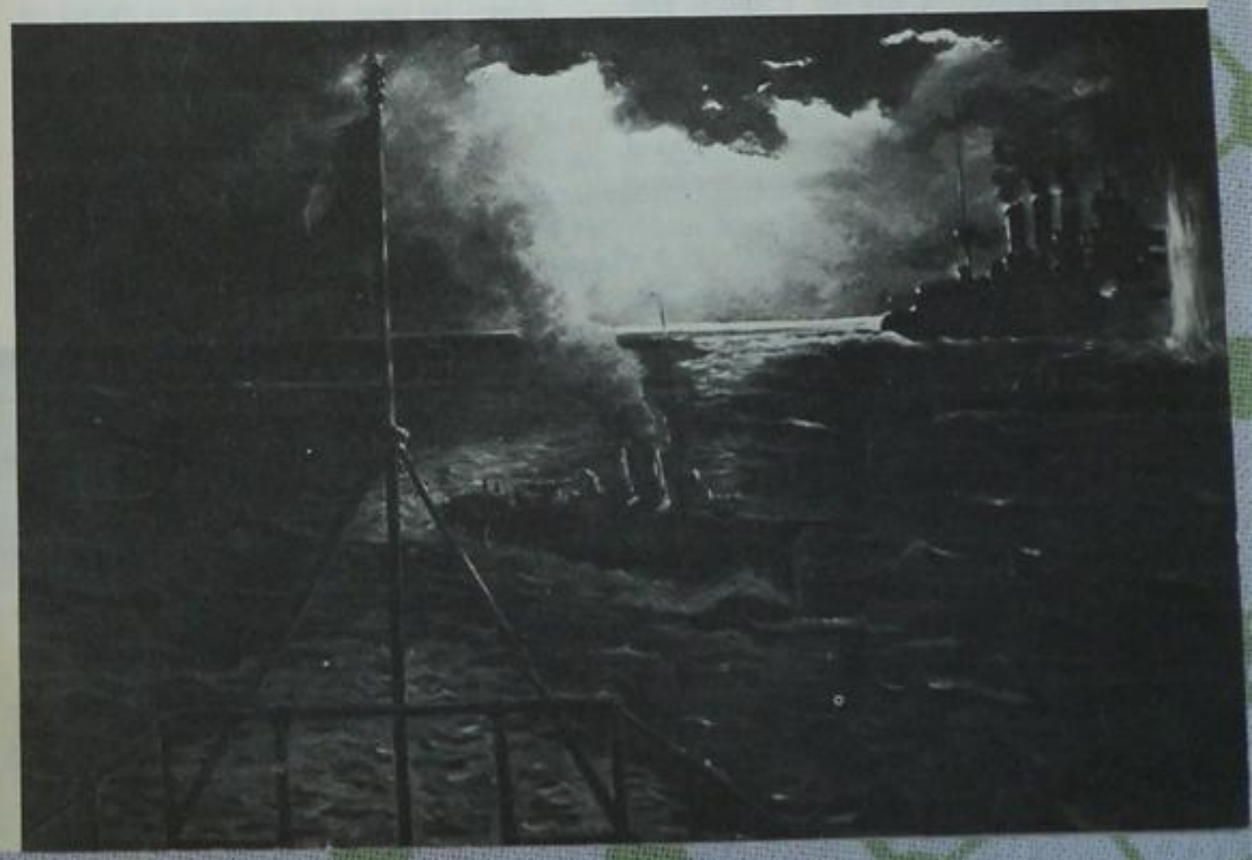
Най-млад бил командирът на „Дръзки" мичман I разред Георги Купов и затова корабът му се движел последен в строя.

Минавало полунощ, когато на хоризонта се очертал силуетът на голям боен кораб. Не разбрали кой е точно, но нямало съмнение, че е вражески.

Засвяткала светлинната сигнализация: бяло, зелено, червено — знакът за атака.

Миноносците, разтърсвани от най-големия ход на машините си, се понесли напред.

На 600 метра от целта започнали да изстрелват торпеда. От турския ко-



раб — а това бил крайцерът „Хамидие“ — отговаряли с бясна безразборна стрелба. Първите три торпеда не засегнали крайцера.

Тогава „Дръзки“, сякаш да оправдае името си, се втурнал срещу неприятеля.

На мостика командирът, съсредоточил цялото си внимание в черния силует, не чувал страшната оръдейна стрелба, не забелязвал блясъка на изстрелите — водел кораба право към определената цел.

„Време е“ — помислил той и кимнал с глава в същия миг, когато на траверса се открил носът на „Хамидие“. Мичман Минков дръпнал ударника и пуснал торпедото.

Торпедоносецът силно се наклонил, един глух и бучащ звук се понесъл по целия кораб.

На палубата всички следели сребърната фосфоресцираща следа, сочеща пътя на торпедото.

Безкрайни секунди... и следата се загубила в черния силует... Грамаден стълб вода, дим и пламък обгърнали „Хамидие“!

От гърдите на българите се изтръгнало мощно: „Ура!“ Весело възбуждение обхванала палубната команда.

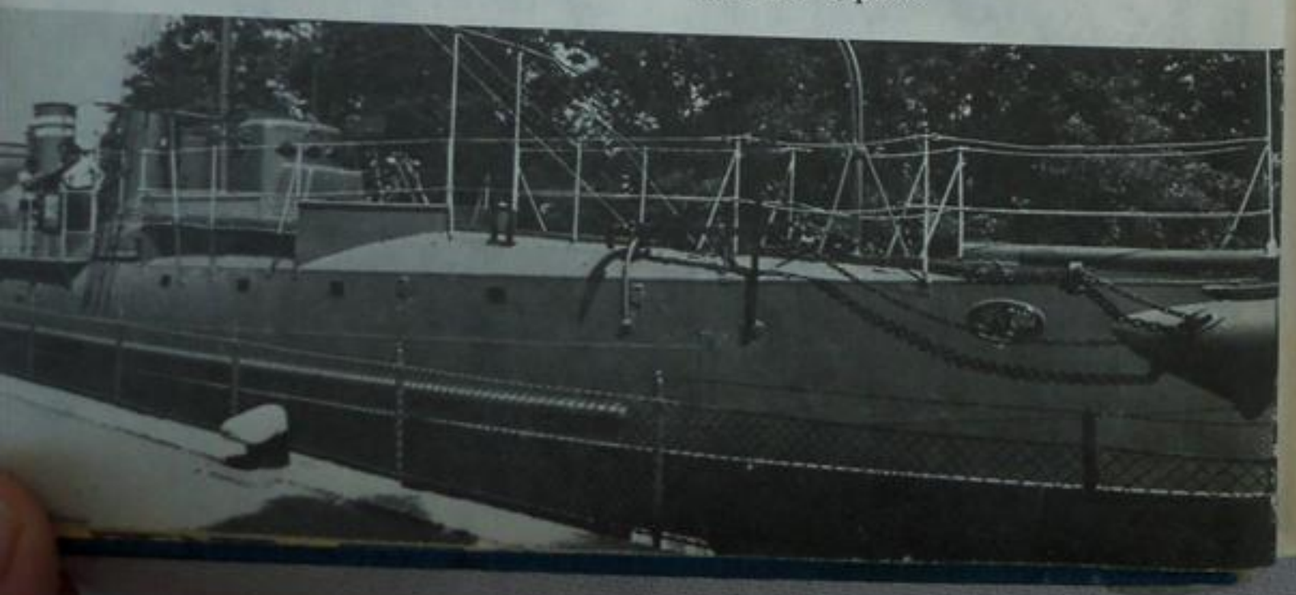
Никой в машинното отделение и при котлите не знаел защо горе викат „ура“, но всички почувствували, че е станало нещо голямо, и запотените от напрегнат труд матроси радостно засияли и подели победното: „Ура!“

На сутринта, когато българските миноносци влизали във Варненското пристанище като победители, големият крайцер бил влачен към Цариград с 8 убити и 32-ма ранени на борда си.

Така екипажът на „Дръзки“ записал първата и най-голяма морска победа в българската морска история. Това, което другите смятали за безумие, българските моряци превърнали в подвиг.

През 1952 година „Дръзки“ бе бракуван, но само пет години по-късно започна своя втори живот — този път като кораб-музей. Сега той се намира във Военноморския музей във Варна.

Посетителите с интерес разглеждат пробитата от турски снаряд димова тръба, офицерската каюткомпания, койката, на която спял курсантът Никола Вапцаров...



ЛОЦИЯ. Общият кръговрат на теченията в Черно море е обратен на посоката на часовниковата стрелка. Тук се вливат много пълноводни реки като Днепър и Дунав и затова водата не е много солена — соленоста е едва 16 — 18%.

Черно море е море с мъртви дълбочини. Като се започне от 125 — 200 метра, водата е отровена със сероводород. Той се отделя от особени бактерии. Само те населяват дълбочините.

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

ВИЗАНТИЙСКИТЕ ФЛОТИ НЕ ДОСТИГНАЛИ БЪЛГАРСКИЯ БРЯГ

През VIII век Византия искала да унищожи младата българска държава.

Византийският император Константин V Копроним предприел няколко похода срещу България. Той изпращал войски не само по суша, но и по море. В онези времена византийският флот бил най-големият и най-силният.

На 21 юни 766 година срещу България били изпратени много хеландии — леки и бързи кораби с гребла и ветрила, които служели за пренасяне на войски. На една хеландия можело да се натоварят 12 коня заедно с войниците.

Ето как тогавашният летописец патриарх Никифор разказва за този морски поход:

„Константин се отправил на поход срещу българите... той въоръжил флот от около 2600 кораба, качил на тях моряци и войници от морските военни области и от други места, изпратил ги към градовете Месемврия /Несебър/ и Анхиало /Поморие/, за да се приближат до българите. Но когато флотът се устремил към брегове те на тамошното море... силен и суров вятър задухал срещу него /вятърът бил северен/, тласнал корабите към брегове те, разбил ги и не малък брой от плуващите се удавили във вълните. Поради това императорът много се смутил и заповядал на военачалниците да хвърлят мрежи наоколо в морето, за да извадят телата на удавените и да ги заровят в земята...“

Няколко години след този безславен поход импе-

Изображение на кораб в „Римските терми", Варна

ратор Константин отново въоръжил голям флот срещу българите, но и той бил пометен от морска буря.

За този поход през 775 година разказва Теофан – друг византийски летописец:

„Императорът, като нарушил мира с българите, въоръжил отново голям флот, натоварил 12 000-хилядна конница и изпратил всички началници на флота. Когато пристигнали до Месемврия и духнал силният северен вятър, много от корабите били обърнати и много войници загинали. Императорските войски се завърнали, без да направят нищо."

ОТКОГА БЪЛГАРИТЕ ПЛАВАТ ПО МОРЕ

Трудно е да се отговори на този въпрос. Но от сключения през 716 година търговски договор с Византия научаваме, че български търговци посещавали византийската столица Константинопол. Те изнасяли ленени платове, мед. Вероятно част от тези стоки са били донасяни с кораби от българските пристанища. А през Втората българска държава /XII–XIV век/ особено оживено било корабоплаването.

Плоча от античен саркофаг с изображение на едномачтов кораб

Тогава се развила българската житна търговия.

Древните летописци съобщават, че през зимата на 1307–1308 година българският цар Тодор-Светослав спасил от глад жителите на византийската столица.

И българските пристанища били посещавани от множество кораби – венециански и генуезки галери и барки. Галерите били големи кораби, а барките – малки ветроходи.

Поради оживената търговия и корабоплаване много венецианци се заселили във Варна, а българският цар Иван-Александър сключил търговски договор с Венеция.

Варна се издигнала като най-голямото българско пристанище.

Оттук се изнасяли жито, восък и добитък чак за Италия.

ФЛОТЪТ НА ДЕСПОТ ДОБРОТИЦА

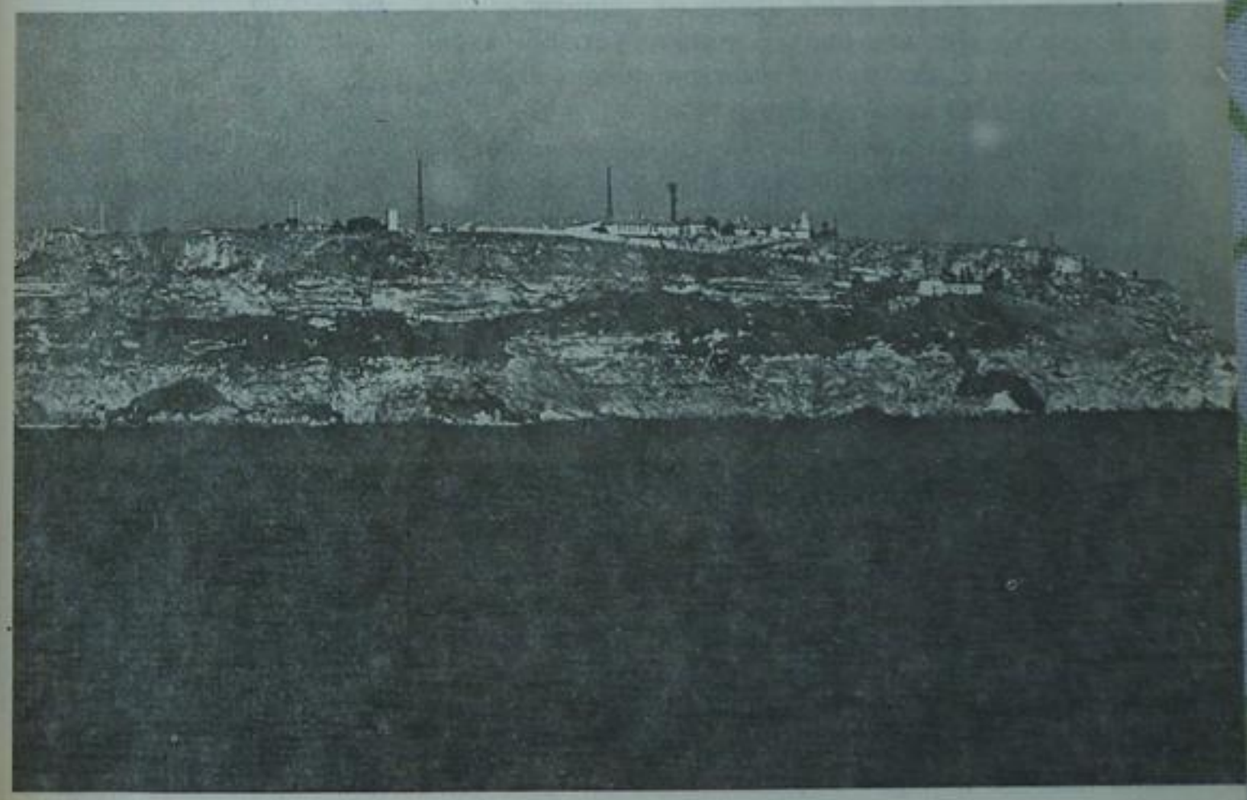
През XIV век българският болярин Балик се обявил за независим владетел. Той бил господар на Карвунската област. Тя обхващала източната крайморска част на Добруджа. А когато Балик бил наследен от по-малкия си брат Добротица, княжеството на Добротица се превърнало в морска държава. Добротица имал много пристанища и построил собствен флот.

Генуезците се опитвали да наложат своето влияние и господство над държавите, разположени покрай Черно море. Срещу тях се опълчил Добротица.

Войната започнала през 1370 година и се е водела и по море. Военните действия се изразявали в набези по крайбрежията на воюващите държави. Добротица

Посивелите крепостни стени на Калиакра помнят люти битки и непосилна бран

Хилядолетия брегът на Калиакра се издига над морето суров и непристъпен



се канел да нападне с флота си генуезките градове на полуостров Крим. Войната продължила до 1385 година.

Наследникът на Добротица деспот Иванко през 1387 година сключил мир с Генуа. В мирния договор било записано, че и поданиците на деспот Иванко, които се намирали в земите на генуезците, ще бъдат под закрила. Генуезците се задължавали „вярно да бранят и пазят... техните вещи и стоки".

Оттук се разбира, че търговските кораби на Добруджанското деспотство посещавали далечни пристанища и земи.

Илия Дюкмеджиев, един от основателите на дружеството

ПЪРВИЯТ БЪЛГАРСКИ ПАРАХОД

Неговото съществуване ни отвежда в епохата на османското робство. На 6 декември 1862 година българските търговци Петър Попов, Илия Дюкмеджиев и братя Карадончови приканили своите сънародници да си купят акции от „Параплувното содружество „Провидение". В неговия устав било записано: то е създадено от българи и само българи могат да влизат в управата му.

Закупеният от Англия параход бил наречен „Азис" — на името на тогавашния турски султан.

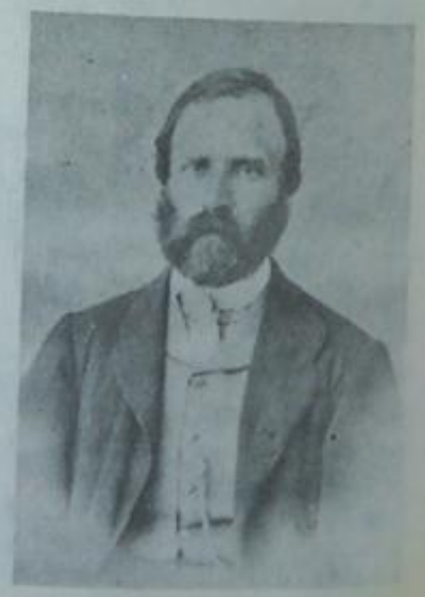
Пристигането на парахода в Цариград било истински празник за българите. Дни наред с учудване и преклонение го разглеждали. И макар че на него нямало нищо изключително, параходът им бил по-мил от всички други, защото бил български. Нищо, че името било турско, а капитанът — англичанин.

Започнали плаванията на „Азис". Той посещавал турски пристанища, достигнал до Бургас и Варна.

Но в това време работите на дружеството не вървели добре. Българските чорбаджии се държали настрана от него, не го подкрепяли с пари. А „Азис" бил платен само наполовина. От тези затруднения се възползвали двама измамници, които успели да присвоят кораба. Това означавало край и за дружеството.

За българите дружество „Провидение" и неговият кораб „Азис" бележат началото на родното параходно плаване в Черно море.

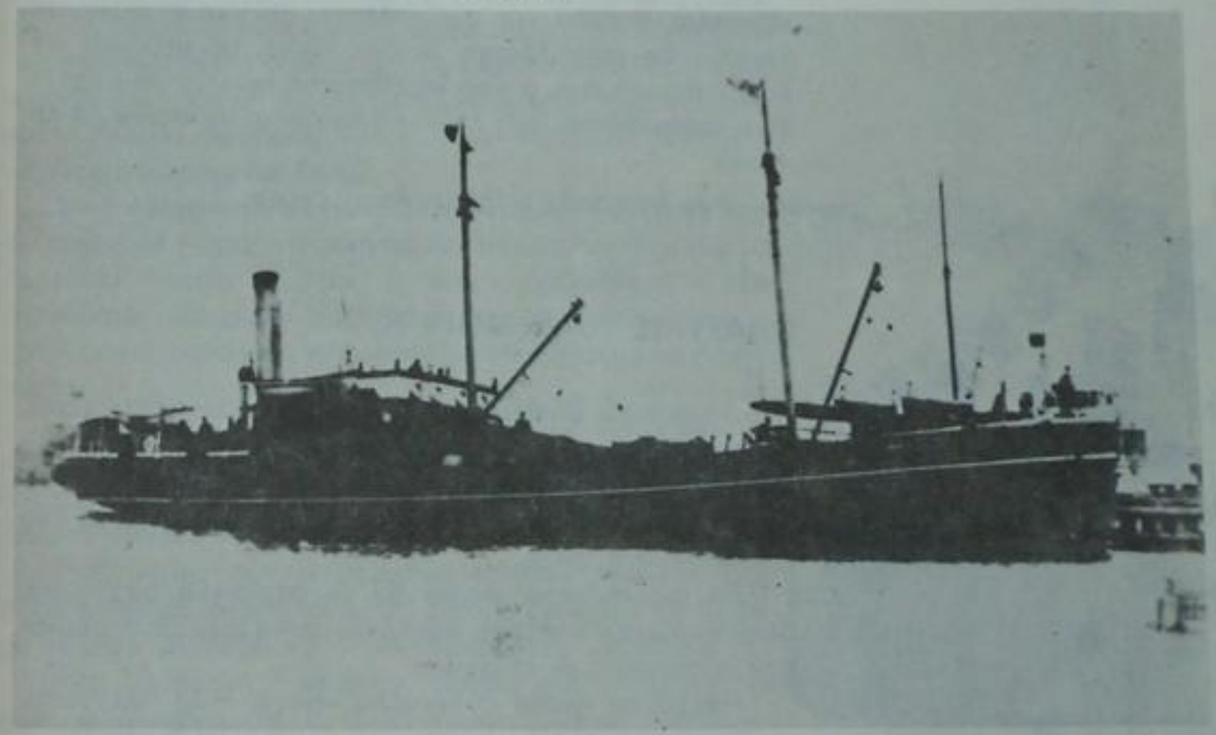
Петър Попов, председател на параходно дружество „Провидение"



Параходът „Азис" доживял дълбока старост. От наскоро открити документи узнаваме, че от Англия той бил продаден в Русия. Отначало плавал в Балтийско море под името „Рига". През Първата световна война бил мобилизиран в руския военен флот под името „Илза". През 1923 година параходът — вече твърде изменен от няколко ремонта — отново бил прехвърлен в Черно море, като приел четвъртото си име — „Рилсев". Едва през 1933 година той излязъл от строя.

Корабът се ражда, живее и умира. Също както човекът.

Параходът „Азис" след преустройството, около 1925 г.



ЛОЦИЯ. Цветът на водата е зеленикавосин, а край браговете тя е почти зелена. Прозрачността достига до 27 метра. Край устията на Днепър и Дунав водата има мръсножълт цвят, а прозрачността е едва 2 — 3 метра. В Черно море няма големи острови. Ако не се броят няколкото пясъчни ивици, отделени от брега, може да се посочат Змийският остров, Кефкен, Березан и остров Болшевик. В морето няма приливи. През лятото времето е постоянно, тихо, а през есента и зимата щормовете са често явление. Дъното в дълбочините е тинесто, а край браговете — пясъчно или каменисто.

КОРАБИ, КОМПАСИ, ФЛАГОВЕ

Срещу нас плават различни кораби: товарни, пътнически, риболовни траулери, танкери. Те бързат, оглаждат черноморските вълни, карат машини, пътници от Средиземноморието, риба от далечните океани, нефт от Съветския съюз. Плават край брегове, влизат в пристанищата, хвърлят котви на рейдовете. В капитанските каюти се разтварят лоции, чува се шумът на жирокомпасите, а над корабните мачти се развяват флаговете. Без лоции в морето не може да се плава.

Без компаси и флагове — също.

ФЛАГОВЕ НАД МОРЕТО

За моряка всеки кораб е част от родната земя, която се е откъснала от брега и е отплавала по вълните. Тук са се запазили езикът, обичаите, законите на родната страна. Над всеки кораб се вее държавният флаг.

За флаговете може да се разказва без край. Всяка ивица на флага, всяка рисунка има своя история и определен смисъл.

Насреща плава съветски кораб. Над палубата се вее флагът на Съветския съюз. Той е червен — цветът на кръвта, пролята за свободата. В горния ляв ъгъл има петолъчна звезда, сърп и чук. Петте лъча на звездата изобразяват петте части на света, а сърпът и чукът — съюза между работниците и селяните.

Ето че се задава кораб, който носи на мачтата си бял флаг със син кръст. Това е флагът на Финландия — северна страна, страна с хиляди езера. Белият цвят на флага е цветът на снега, а синият — цветът на езерните води.

След финландеца идва датчанин. На мачтата му също е вдигнат флаг с кръст. Само че този флаг е червен, а кръстът — бял. Според легендите някога датските воини, преди да започне една битка, забелязали върху пурпурния залез да се появява бял кръст. Те загубили битката, но кръста и червения залез поставили върху знамето си.

Сега насреща се задава кораб с непознат флаг. Той е съставен от червена, жълта и зелена ивица с черна звезда по средата. Този кораб идва от Африка. Изпратен е от младата държава Гана, успяла да си извоюва свободата едва през 1957 година. Червеният цвят символизира славата на борците, жълтият — богатствата на недрата, зеленият — листата на тропическата гора. Черната звезда е черният народ на Гана.

Над палубата на българския кораб гордо се вее флагът на Народна република България. В него са събрани белият цвят на мира, зеленият — на тучните ливади и гъстите гори и червеният — кръвта на героите, пролята за свободата на родината.

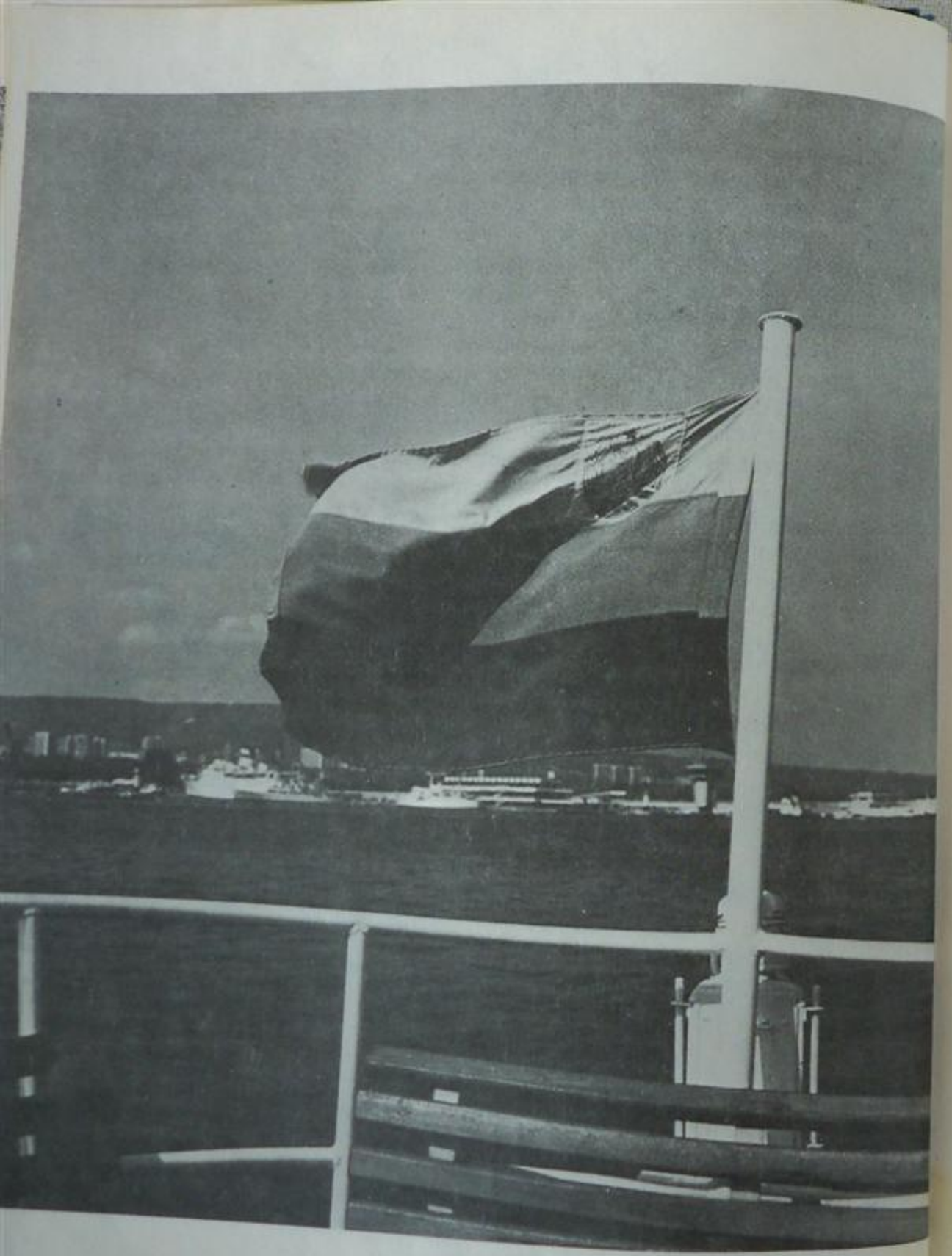
Корабите плават под различни флагове, но щом се срещнат, любезно ги спускат за поздрав. По този начин не корабите, а народите си пожелават щастливо плаване.

Повечето от морските кораби плават под държавните знамена, но в някои страни са въведени още търговски и военноморски флагове.

Ако корабът е хвърлил котва или е вързан за кея, националният му флаг е на кърмата, а на предната мачта е издигнат флагът на страната-домакин; щом корабът е на ход, вахтеният моряк вдига националния флаг на задната мачта.

Българските кораби вдигат флага в 8 часа сутринта, а го спускат при залез слънце. Понякога се случва флагът да се спусне и по друго време: когато се срещат два кораба или когато корабът влиза в пристанище.

Вее ли се на мачтата бяло-зелено-червеният флаг, за всички е ясно — плава български кораб.



НАЦИОНАЛНО ЗНАМЕ НА НАРОДНА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ЕТО ФЛАГОВЕТЕ НА НЯКОИ ДЪРЖАВИ, КОИТО ЩЕ СРЕЩНЕМ ПО НАШИЯ ПЪТ ПРЕЗ МОРЕТА И ОКЕАНИ

Австралия

Аржентина

Белгия

Бразилия

Великобритания

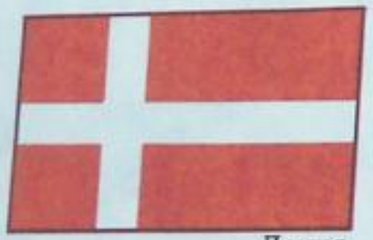
ДР Виетнам

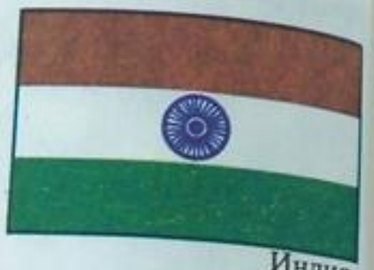
Гана

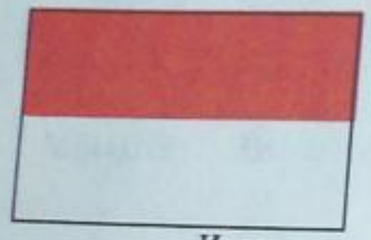
Гватемала

ГДР

Гърция


Дания


Индия


Индонезия

Иран

Исландия

Испания

Италия

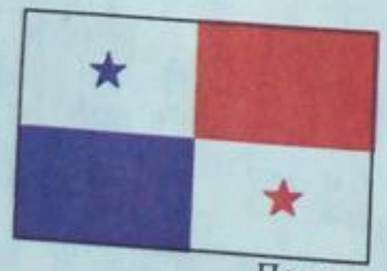
Канада

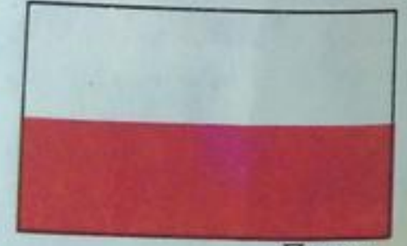
Либерия

Мексико

Холандия

Норвегия


Панама


Полша

Португалия

Румъния

САЩ

СССР

Тайланд

Турция

Унгария

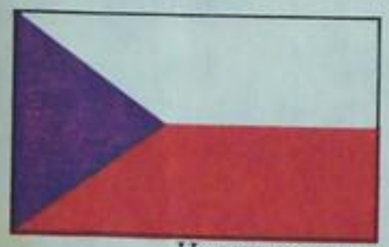
Уругвай

ФРГ

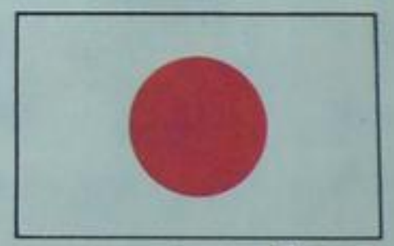
Филипини

Финландия

Франция


Чехословакия

Югославия


Япония

ВРАТИ КЪМ СВЕТА

Варна, началото на XX век

Началото на двадесети век.

В залива е спрял кораб. Около него като пчели по слънчогледова пита са се струпали мауни, лодки. По стръмната тясна дъска от кораба към малката мауна пристъпват почернели от палещото слънце и вятъра хамали, натоварени с тежки чували и бали.

Като преплава от кораба до дървената скеля, препълнената мауна спира. И пак започва тежкият труд — хамалите пристъпват, огънати под тежките чували, скрити почти целите под тях, с подкосени от умора крака. Те пълнят складовете на търговците със стоки, а джобовете им — с пари.

Варна и Бургас са морски градове. От 1884 година България вече има свои кораби, но няма пристанища. Корабите спират в залива, разтоварват се на мауни, лодки и шалани, които отиват до дървената скеля и там се разтоварват на волски коли, които потеглят към складовете и магазиите.

През 1895 година във Варна започва строежът на вълноломната стена, а чак на 18 май 1906 година е открито новото, модерно за времето си пристанище.

Три години по-рано — през 1903 година — е открито пристанището на Бургас.

Двете главни пристанища на България — Варна и Бургас — разполагали с по една гола кейова стена. Изчезнали само мауните. Самарът на гърба на хамалина продължавал да бъде основната пристанищна „техника".

Строеж на вълнолома за пристанище

Едва след Девети септември започна истинската механизация на товарно-разтоварните работи. Появиха се кранове, елеватори...

Но скоро и тези пристанища станаха тесни за възможностите на социалистическа България. Започна разширението и удълбочаването на двете пристанища. Построиха се нови кейови места. В пристанището на Варна беше построен специален кей за пътнически кораби с модерна морска гара.

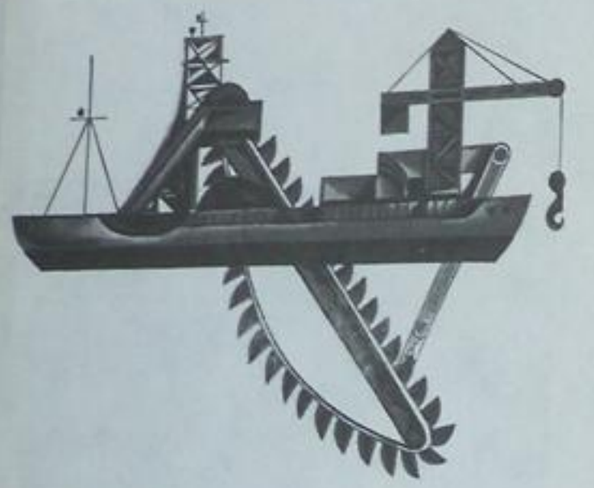
Решено бе да започне строителството на ново българско пристанище. Но къде?

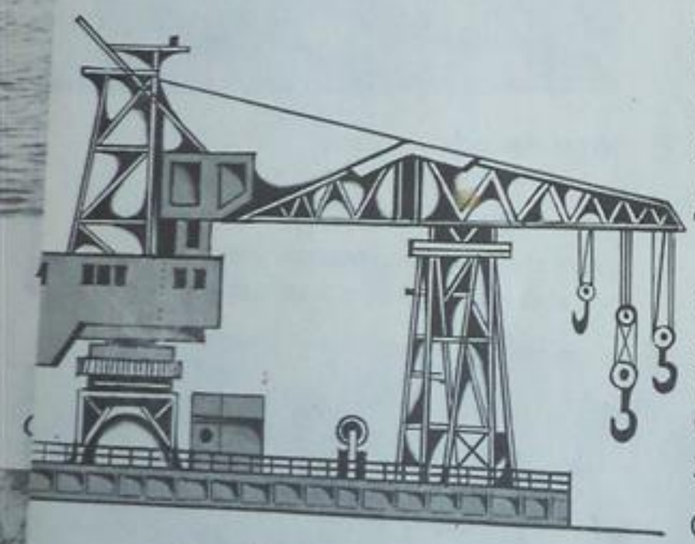
— На брега на Белославското езеро! — отговориха специалистите.

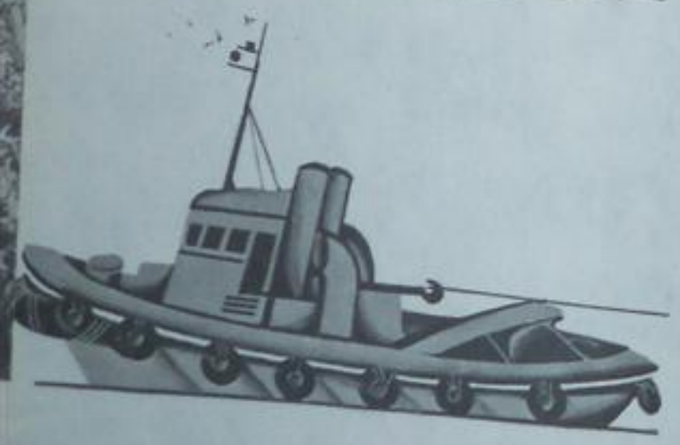
И чудото стана. В началото на март 1973 година 13 500-тонният кораб „Оборище" откри плаването до най-новото българско пристанище — Варна-Запад.

Морската гара на Варна

Тежкият труд на докерите днес е заменен с най-модерна пристанищна техника







Не е лесно да се построи ново пристанище. Още по-трудно е, когато трябва да се строи далеч от морето. Тогава трябва да се прокара воден път, за да стигне морето до удобното за пристанище място: да се прокопае плавателен канал, да се повдигат огромни бетонни блокове за кейовата стена, да се изнесат хиляди кубици земна маса от дъното, да се застилат каменни легла.

Тази работа извършват кораби те-строители.

Те не са белоснежни красавци като пътническите лайнери, стегнати и чисти като военните, забързани и сериозни като отрупаните със скъпа апаратура изследователски кораби.

ДЪЛБАЧКА – МОРСКИ ЗЕМЕКОПАЧ

С десетки кофи, наредени във верига една след друга, тя гребе от дъното земната маса, прехвърля я на окаляната товарна баржа и разчиства пътя на другите кораби – забързани и чистички.

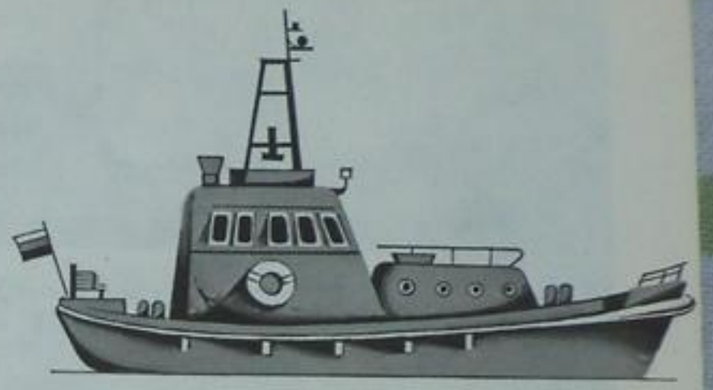
САМОХОДЕН ПЛАВАЩ КРАН

Разбира се, това не е кораб. Но както и при истинските кораби, той също има и винт, и рул. Това е здравенякът товарач-разтоварач: 100 тона са нормална тежест.

ВЛЕКАЧ

Без него големите кораби трудно ще улучат тесния канал. Трудно ще се провират през множеството плавателни съдове в пристанищ-

ния район и почти невъзможно е сами да заемат определеното колкото дължината им място на кея за разтоварване. Малкият, но мощен влекач ги побутва отпред, отзад, намества ги или ги дърпа с дебелото влекално въже. И когато си свърши работата, изсвирва за поздрав и с бърз ход отива да посрещне следващия клиент.

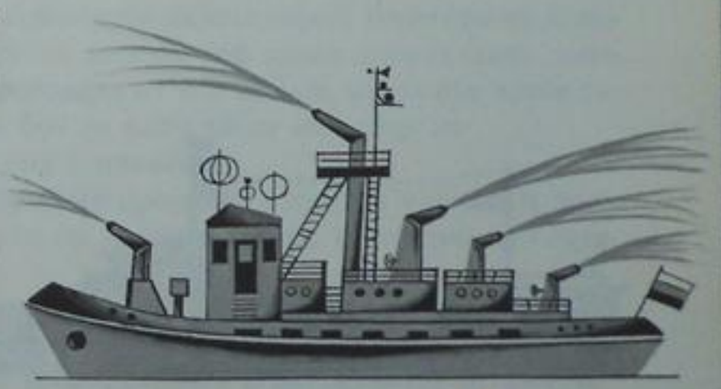


ПИЛОТСКИ КАТЕР

Трудно се влиза в непознато пристанище: отляво те чакат скали, отдясно – плитчина. Това малко катерче ден и нощ причаква край входа гостите. От него на пристигащия кораб се качва моряк, който ще го прекара по най-безопасния път до пристанището. Този моряк не е случаен – много години е плавал, много опит е натрупал, а и пътят му е добре познат. Затова този съсредоточен мълчалив моряк се нарича морски пилот.

КОРАБ-СПАСИТЕЛ

Със седмици той стои готов в очакване на тревожния сигнал. Нито един моряк не слиза на брега. Дадена е тревога: някъде кораб е попаднал в беда! И тогава нощем, в буря, в морето излиза морската „бърза помощ".



КОРАБ-ПОЖАРНИКАР

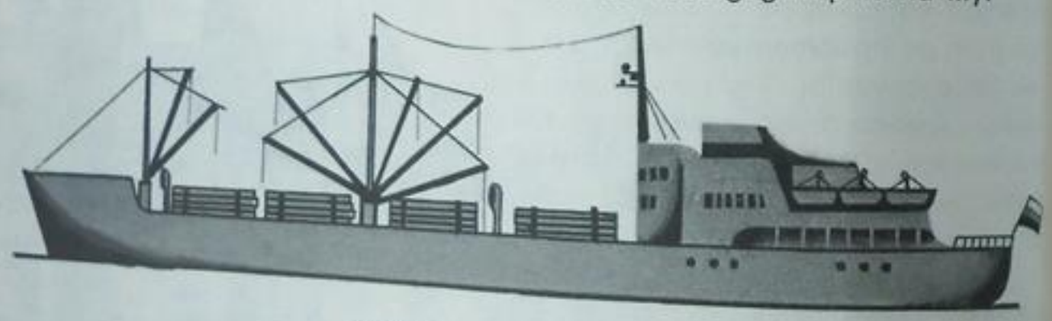
Когато този пожарникар включи всичките си помпи, към горящия кораб руква цял водопад. Водата е под кила – трябва само да я изпомпваш!

РУДОВОЗ

Той пренася хиляди тонове желязна руда от една страна в друга. Но попитай моряците: „Какво возите?" „Релси, кораби и гвоздеи трамваи и ножчета за бръснене" – отговаря екипажът.

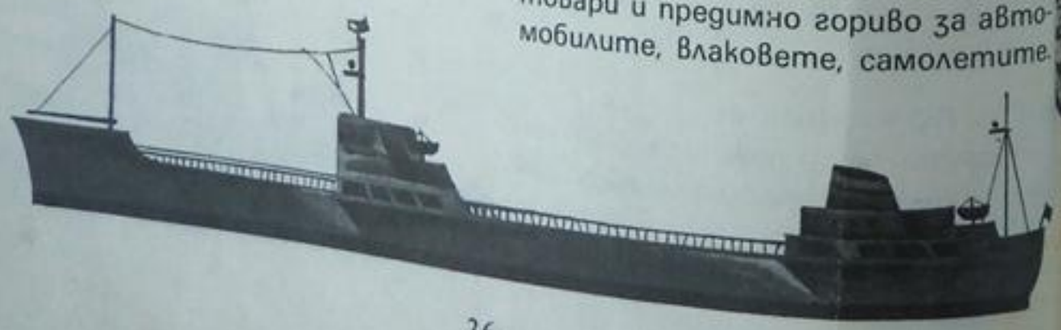
ЛЕСОВОЗ

На палубата на този кораб са издигнати жълтокафяви пирамиди от дъски и трупи. Това са бъдещи къщи и мебели. Мирис на борова смола се носи зад кърмата му.



ТАНКЕР

Името му идва от английската дума „танк", което ще рече: „цистерна" или „резервоар". Танкер – това е кораб-цистерна. С него пренасят хиляди тонове течни товари и предимно гориво за автомобилите, влаковете, самолетите.



Рулева рубка на търговски кораб. Вдясно – щурвал с компас пред рулевия. Вляво – пулт за управление

КОМПАС

Когато запитали един капитан: „Какво е кораб?" – той отговорил: „Това е компас, под който са пъхнали голяма стоманена кутия, за да може да плава!"

С това капитанът искал да каже, че компасът на кораба е най-важният прибор, че без компас корабът всъщност не е никакъв кораб.

И наистина, как ли са плавали до изобретяването на този прибор?

От пристанището излиза кораб. Внимателно докосвайки с гребла водата, той плава покрай брега, като плахо се прокрадва от нос до нос, влиза във всеки залив, плава, без да изпуска от очи сушата.

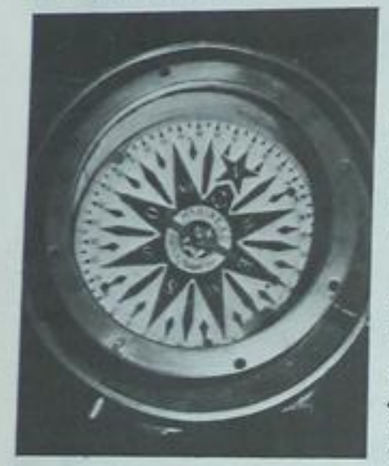
Нима това е плаване!

Сега корабите пресичат моретата надлъж и шир. Следват пътя по правите линии, изтеглени по картата.

Погледнете в рулевата рубка. На поставката пред рулевия стои компасът. В рубката е съвсем тихо. Компасът е спокойствието и сигурността на кораба.

Компасна роза, разделена на 32 румба и 360 градуса

ОБЪРКАНИ ВЪПРОСИ



Магнитен компас

Рулева рубка на търговски кораб. Вляво — пулт на радара. Вдясно — машинен телеграф

— На кораба само един компас ли има?

— Не, няколко са.

— И всички еднакви ли са?

— Не. Компасите биват магнитни и жироскопни.

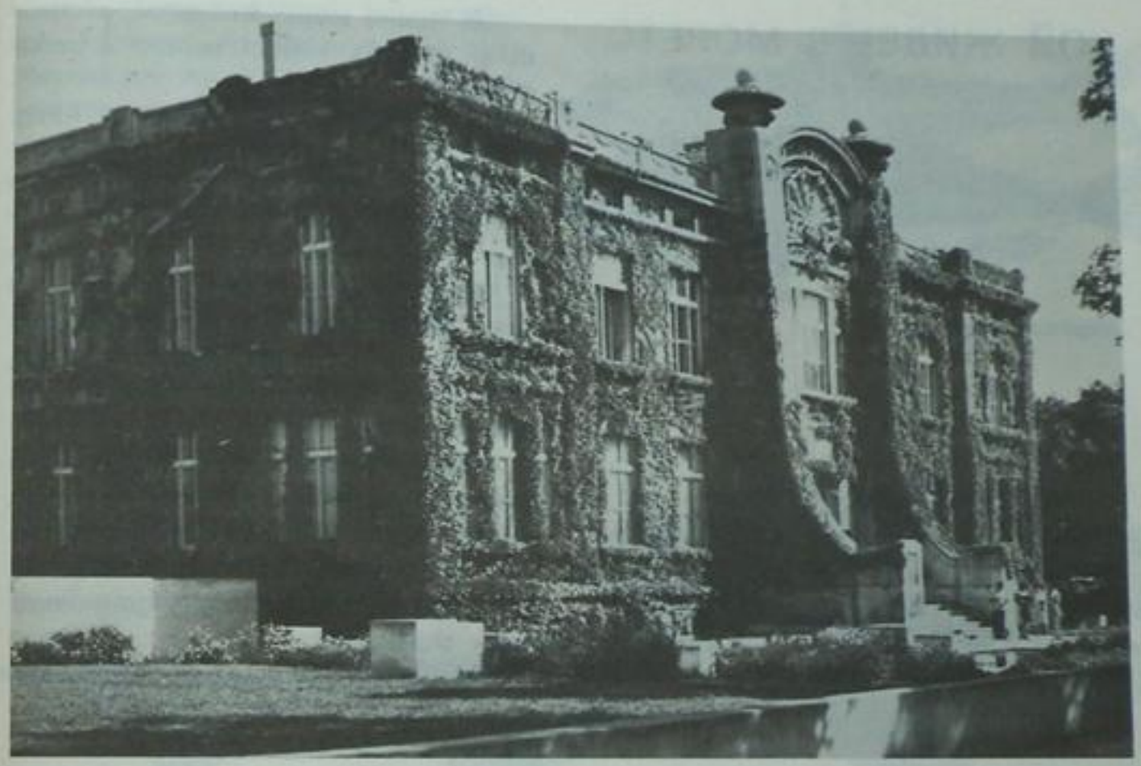
— А възможно ли е да ги объркаш?

— Не е възможно. При магнитния компас под скàлата са закрепени магнитни пръчки. Скàлата и магнитните пръчки са потопени в спирт и свободно се въртят върху една ос. Те винаги се ориентират към север.

Жирокомпасът има по-сложно устройство. Вместо магнитните стрелки в него работи пумпал жироскоп. Той също непрекъснато сочи с края на своята ос на север. Както и да се обърне корабът, пумпалът задържа скàлата в едно и също положение. Ето защо през цялото време тя трепти и трака — задържа се на едно място. Ясно ли е?

— Не особено.

— Жирокомпасът е скрит дълбоко в кораба. А при рулевия, щурмана и капитана се намират повторители — репитери. Те повтарят след жирокомпаса: „Вашият курс е толкова градуса. Дръжте така!“



СРЕД МОРСКИТЕ ОБИТАТЕЛИ

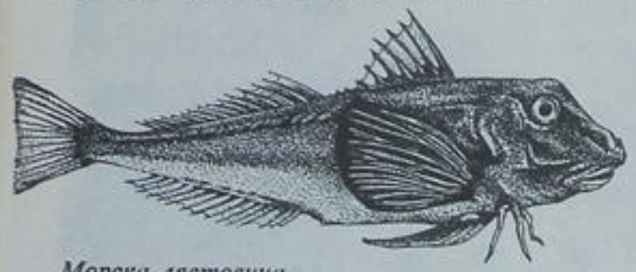
Познавате ли Аквариума във Варна?

Ако проявявате интерес към животинския и растителния свят на Черно море, да прекрачим прага на тази самотна сграда, издигната на морския бряг преди шест десетилетия.

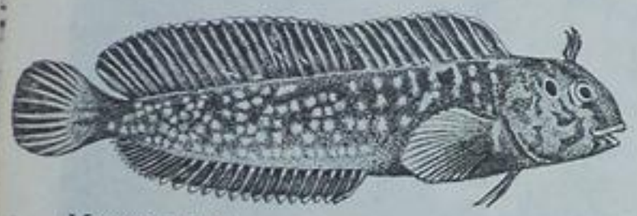
Още от входа ни се струва, че сме попаднали на морското дъно. Тук огромните туловища на моруната и есетрата преминават пред очите ни като на филмов екран, там сафридът плава в някакъв странен унес. Атериите трепкат със сребристите си телца, изпадналата в меланхолия змиорка показва безразличие към целия свят, лефератът и лавракът си внушават, че само с непрекъснато движение могат да срещнат някаква плячка. Ами зеленушките, морските кончета, рапаната, попчетата?

Колко разнообразна е палитрата на Нептун!

КОЙ ЖИВЕЕ В МОРЕТО

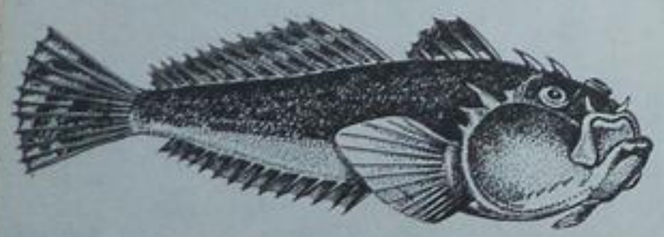


Морска лястовица



Морска кучка

Морска мишка



Звездоброец

В Черно море живеят... лястовици, кучета, котки, мишки и даже дяволи!

Но нека винаги слагаме пред тези имена по едно „морски". Така няма да ги объркаме в разговора с познатите ни животни от сушата.

Морската лястовица има дълги сини гръдни перки, а под всяка от тях — по три свободни лъча, с които открива храната си и „ходи" по дъното.

Между камъните се крие морската кучка. На главата ѝ има израстък като клонче — сякаш залепнало водорасло. Тази риба никого не причаква — самата тя гледа някъде да се скрие.

А ето една барбуня, която сякаш не може да си намери място. Все скита ниско над пясъка и търси нещо за похапване. Разравя пясъчинките с мустаците си — може би там има нещо скрито?

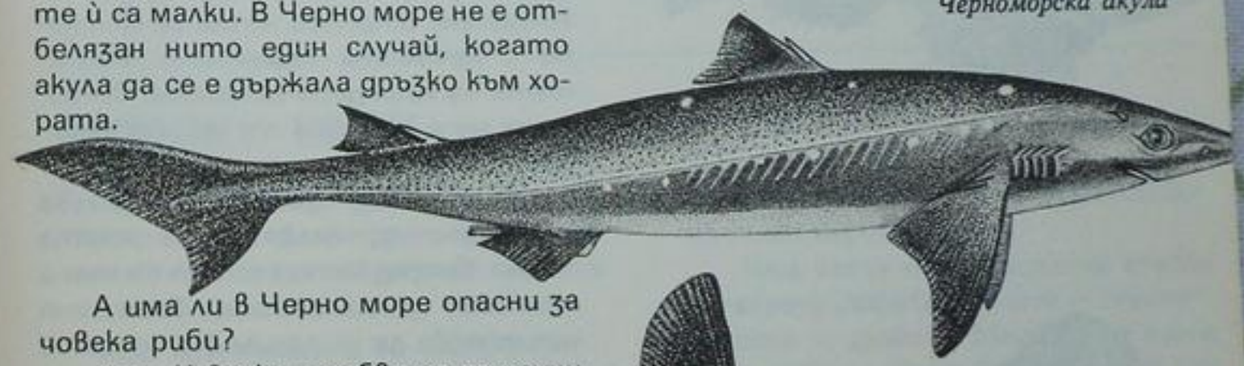
Звездоброецът се е заровил в пясъка. Само изпъкналите отгоре на главата очи се показват. Навярно онзи, който пръв го е уловил, е сметнал, че с такива очи се броят звездите. А звездите, както е известно, от морското дъно не може да се наблюдават!

Морската кучка, барбунята, звездоброецът са риби, познати дори и на курортистите. Но има риби, за които летуващите по Черноморието и не подозират: това са морският дявол и... акулата.

Морският дявол лежи на дъното заровен в пясъка или тинята, както звездоброецът, или маскиран между водораслите очаква своята плячка. А за плячката е приготвена специална примамка. Дяволът лежи неподвижен, а отгоре помръдва израстъкът-знаменце. Щом непредпазлив кефал или костур се хвърли към примамката, дяволът раззинва своето устище-торба и — хоп! — заплесът изчезва там.

Хамсия

Да побързаме да се успокоим: черноморската акула не може да направи нищо лошо на човека. На дължина не достига повече от метър и половина, а устата и зъбите ѝ са малки. В Черно море не е отбелязан нито един случай, когато акула да се е държала дръзко към хората.

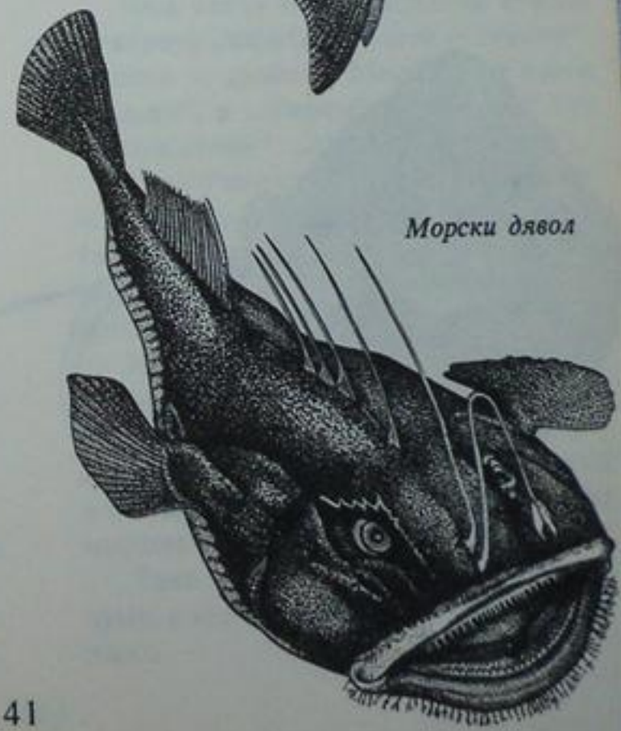


Черноморска акула

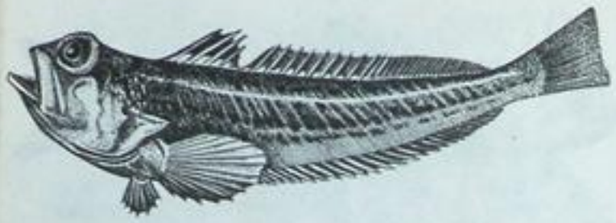
А има ли в Черно море опасни за човека риби?

Има. И всеки трябва да се научи добре да ги разпознава, за да се предпазва от тях.

На пясъчното дъно, далеч от крайбрежната ивица, се е притаила полузарита риба, дълга една педя. Само очите ѝ шарят отгоре. Също както познатият ни бече звездоброец. Ако я подплашим, тя бързо ще измъкне светлокафеникавото си тяло, напръскано с кафяви, жълти и сини петна, и ще избяга. Това е морският дракон. Той притежава отровни жлези, разположени в основата на първата гръбна перка и около шипа на хрилните му капачета.

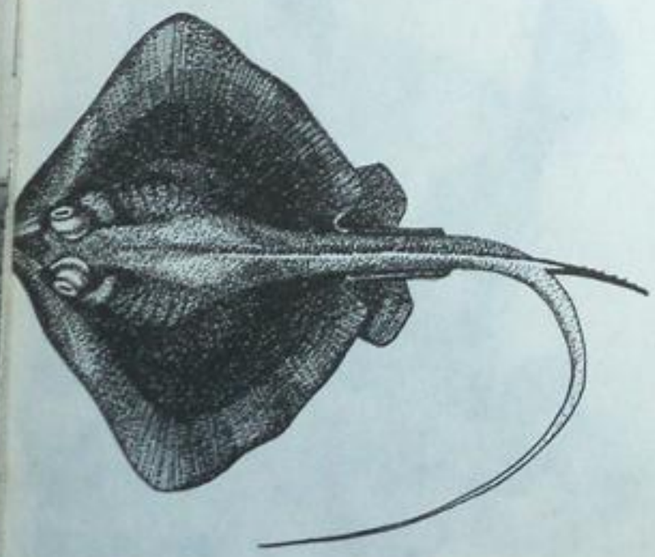


Морски дявол



Морски дракон

Морски скорпид



Морска котка

Секретът на тези жлези има силно отровно действие. При убождане се появява остра болка, зачервяване, силен оток, втрисане, висока температура. Тези смущения не са смъртоносни, както някои смятат, и обикновено преминават за два-три дни, но непременно трябва да се потърси лекарска помощ. Шиповете запазват отровата си дори и след смъртта на рибата. Затова трябва да се внимава, когато се пипа мъртъв дракон!

Подобно на дракона и скорпидът се придържа към дъното. Неговите отровни жлези са свързани с гръбната перка и с шипчетата на хрилните капачета. Отровата му е по-слаба от тази на дракона.

Ниско над дъното размахва широките си плавници морската котка. Отзад като камшик се мята тънката дълга опашка. Точно от нея трябва да се пазим. По средата на опашката има назъбен и остър като стрела шип, а в основата му също има отровни жлези.

Да запомним тази опасна тройка в Черно море: дракон, скорпид, морска котка. Ако ги познаваме, те не са страшни. И да помним, че под водата обикновено човекът е този, който пръв напада!

Но нека не оставаме с впечатление, че Черно море е заселено с дяволи и акули, с дракони и скорпиони. Тук рибарите пълнят мрежите си с хамсия, сафрид, скумрия, паламуд... А въдичарите вадят от дъното едри попчета.

ПРЪСКИ В АКВАРИУМА

Зноен летен ден. В полусветлите зали на Аквариума е прохладно.

— Моля ви, къде е драконът? — запъхтяно пита още от вратата младеж, чиято дясна ръка здраво е бинтована.

— Другите обитатели на морето не са ли ви интересни? — пита служителят от Аквариума.

— Не! Вчера бях тук и всичко съм разгледал. Къде е драконът?

Двамата спират пред басейн, на чието дъно мързелуват полузаровени в пясъка пъстроцветни риби.

— А-ха! Ето го коварника! Вижте как ме нареди тази сутрин, когато бях на риболов!—Младежът посочва бинтованата си ръка. — Затова дойдох, да го разгледам и запомня по-добре.

МОРСКИ ЕЗИК

По палубата се движат моряци, стоят на вахта, дежурят край механизмите, обикалят корабните лодки и си подхвърлят непознати думички.

Да приближим и ги послушаме.

— Вървим пълен бейдевинд, но гледаме, че нещо не е в ред...

— Започна да ляга?

— Снася ни. А отляво и отдясно — плитчини.

— И вие какво —отсякохте мачтата?

— Не. Обрахме.

За какво говорят? С брадва са отсекли мачтата? Някой някого окрал — страшна история!

Страшна? Не, нищо особено: просто един моряк разказва на друг как преди години плавал с ветроход, попаднали между две плитчини и навреме решили да свалят ветрилата от мачтата... Всичко това те разказват на свой, морски език.

Има такъв език. Подът на кораба се нарича „палуба“, стаята — „каюта“, леглото — „койка“. Морякът не казва „свалям“, а „обирам“, „затварям“ тук е „задрайвам“, „плавам“ — „вървя“.

Много морски изрази за несвикналото ухо са смешни: „обирам ветрилата“, „лавирам“, „отдавам котвата“... Морякът няма и намерение да дава на когото и да било котвата, нито тайно да занесе в къщи ветрилата, нито да се кланя наляво и надясно.

Всичко в морето е по-различно. Като се качиш на кораба, започваш да изучаваш един нов език — езика на моряците.

Така започнах и аз. И първата дума, с която се сблъсках, беше „брашпил“.

БРАШПИЛ

За палубните боцмани слушахме твърде много още в Морското училище. Боцманът е стопанинът на палубата, цар на чистотата и реда. Боцманите са смели хора и отлични моряци, но започнат ли да ти се карат — лошо става! Пази се да не им попаднеш насреща.

И ето боцманът ме води по палубата на учебния кораб. Запознава ме с това-онова.

Отначало ме заведе към една машинария, около която е навита котвената верига, и каза:

— Брашпил!

„Не е хубаво! — помислих си аз. — Възрастен човек, а се шегува. Не може ли по човешки да обясни."

След това боцманът се спря край мачтата, погледна я и рече:

— Ванти!

„Прекалява! — реших аз. — Ако още веднъж се подиграе с мен, ще се оплача на капитана!"

Боцманът отиде към края на кораба, наведе се, погледна морето, после потупа с ръка перваза, над който се навеждаше, и тържествено съобщи:

— Фалшборд!

„Ах, така ли! — ядосах се аз. — Веднага отивам при капитана..."

Но преди да тръгна, все пак не издържах и казах на този боцман-шегобиец:

— Бордът е съвсем истински и нищо фалшиво няма в него. Но затова ще се обясним пред капитана!

— Напротив — фалшив е — отвърна ми спокойно боцманът. — Аз се мъча да ти обяснявам кое как се нарича, а ти се перчиш...

И той търпеливо започна отначало.

Оказа се, че „фалшборд" е онази част от истинския борд на кораба, която се издига над главната палуба и предпазва при вълнение моряците да не се изтърколят право в морето. „Ванти" са стоманените въжета, които държат мачтата. А „брашпил" е дума, съставена от холандските думи „браден" — пека и „спит" — шиш. Само че на брашпила никой нищо не пече. На него се намотава котвеното въже или веригата, когато се изтегля — вдига се котвата. И това става приблизително така, както се пече на шиш. Оказа се още, че боцманите не се карат за щяло и нещяло, а търпеливо обясняват на младите моряци като мен. Но ако те и тогава не възприемат, по-добре да не остават на кораба.

ВЕЧЕР НА КОРАБА

Вечер оранжевото слънце се спуска към хоризонта. Заедно с него корабът спуска своя флаг.

Звездите трепкат над мачтите.

Край машините, до прибоpите, на руля е застанала поредната вахта. Свободните от вахта са отишли на бака.

Бак — това е палубата при носа на кораба. Тук свободните моряци си почиват, пушат цигари или просто стоят и гледат морето.

Тук разговарят, пеят, разказват си страшни морски истории.

Да идем и ние на бака.

РАЗГОВОРИ НА БАКА

Запомни: корабното дежурство се нарича вахта. Вахтите биват: сутрешна — когато трябва да застъпиш сутрин, вечерна — вечер, кучешка — това е вахтата след полунощ, когато ти се спи най-много. А още има и първа вахта. Това е вахтата, когато дежуриш за първи път в живота си. Тя е най-тежката...

— Щом приближиш до компаса и вземеш в ръце корабния дневник, помни: пишем за това, което наблюдаваме, а което не наблюдаваме, за него не пишем.

— Мъглата закрива брега и открива истинските моряци.

— В мъгла всички кораби вървят право срещу теб.

МОРСКИ ИСТОРИИ

— Кой е най-опасният товар?

— Взривът, разбира се.

— Съвсем не! Грахът! Няма по-страшен товар от граха. Помня, веднъж бяхме натоварили цял трюм с грах на зърна в чували. Вървим, мятат ни вълните. Изведнъж — тряс! — хвърлиха ни на камъните. Пробойната не е голяма, но в трюма попадна вода. Извикахме помощ. Докато чакахме, корабът започна да трещи. Грахът набъбна и желязото започна да се огъва. Дойдоха спасителни кораби, но вече не беше останало нищо за спасяване: грахът беше разчупил целия кораб. Такива ми ти работи!

— Това нищо не е. Неотдавна чух, че се сблъскали кораб и локомотив.

— А аз — че кораб се хвърлил върху една къща.

— А аз... аз...

— Стоп! Приятели, вие всички лъжете. От скука. Нали? Ти например?

— Лъжа.

— И ти за къщата го измисли?

— Да.

— А ти за граха?

— Също.

— Тъй... Разтегнахте вече морските истории! Да вървим да спим.

Утихват разговорите на бака. Моряците се разотиват.

А все пак ако те не са излъгали? Може би е истина — страшен е грахът в трюма, може наистина да се случи кораб да налети на локомотив, а дори и на къща?

Ще почакаме — ще видим. Предстоят ни много морета.

МОРСКИ СЛЕДОТЪРСАЧИ

И аз си тръгнах от бака. Прибрах се в моята каюта.

Нощната лампичка над койката хвърля бледа светлина. По стените скитат разтеглени сенки. Сякаш отново сме се върнали на земята и сме попаднали в гъста гора.

Да си призная, обичам да скитам из гората, да събирам криви клонки, подобни на танцуващи жерави, да се вслушвам в пеенето на непознати птици.

А знаете ли кое е най-интересното в гората? Следите. Минал елен и разровил мъха с острите си копита. Изтичала по пясъка врана и оставила кръстчета след себе си.

Опитният следотърсач даже и в праха ще намери ивицата от змийската опашка.

В морето няма следи. Водата закрива всичко. Но следотърсачи все пак има. Сред моряците имам много приятели-следотърсачи. Онзи, който внимателно се вглежда към всичко неразбираемо и до дъно разравя всяка тайна, е следотърсач.

Писмо в бутилка, тайнствена карта, загадъчна рисунка — това също са следи. Използвай свободното си време за тези следи, обмисли, разгледай ги и ако не разплетеш загадъчното кълбо веднага, след време отново се заеми с тази тайна.

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

Кой от тези шест магнитни компаса не показва вярната посока?

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. Колко търговски кораба е имала България на 9. IX. 1944 година?

2. Кога е създадено държавно параходство „Български морски флот“?

3. Кога е открита първата българска морска линия?

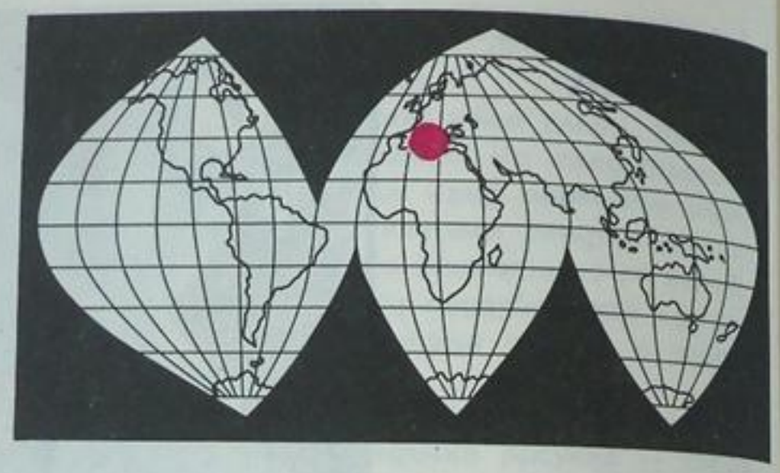
4. Кога е създадено параходство „Български танкерен флот“?

5. Кога за пръв път българските риболовци напускат Черно море и излизат в океана?

6. Коя е първата българска линия, по която стоките се пренасят в контейнери от специални корабиконтейнеровози?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ ЩЕ ТЪРСИТЕ В КРАЯ НА ВСЕКИ СЛЕДВАЩ РАЗДЕЛ

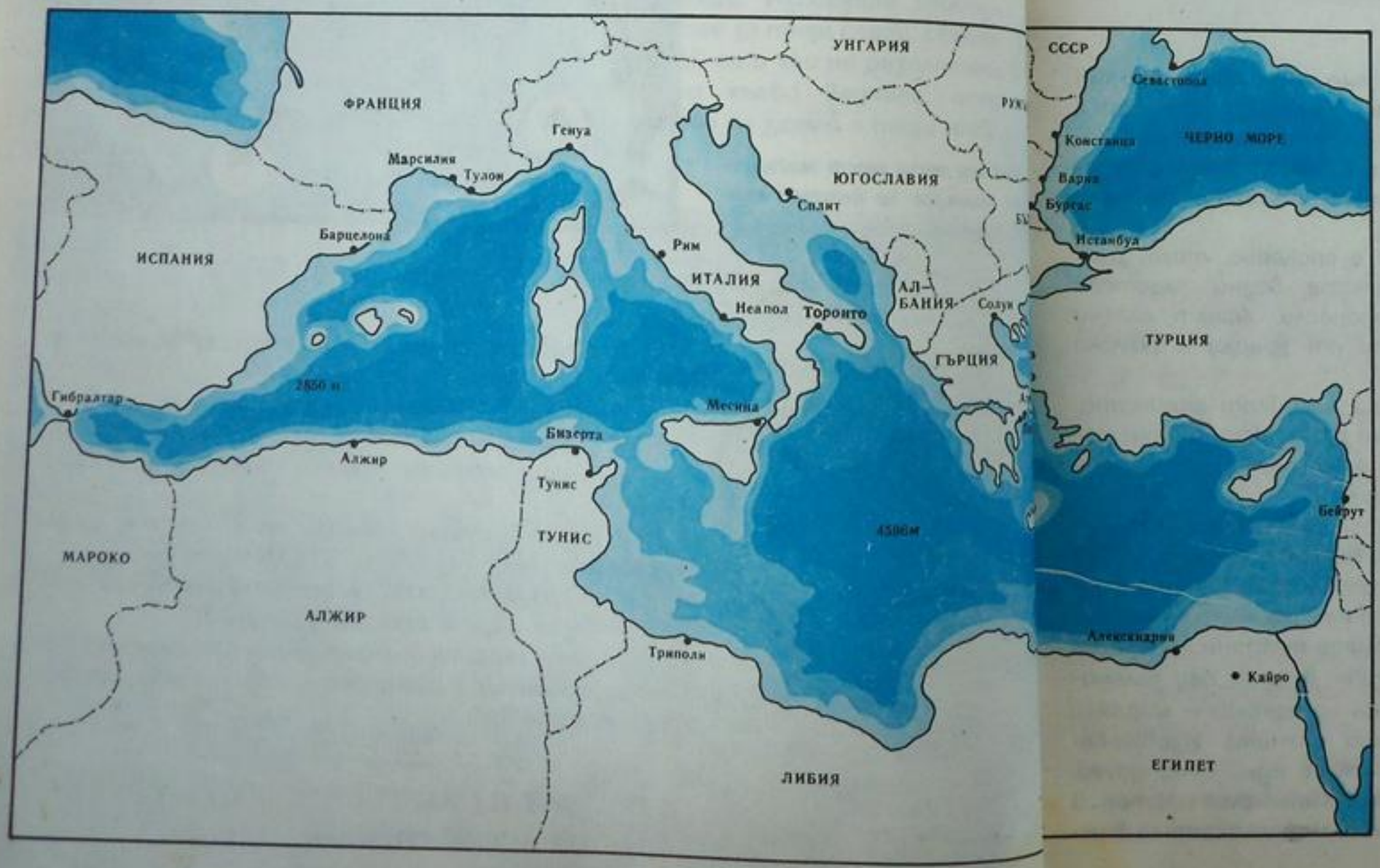
СРЕДИ-ЗЕМНО МОРЕ



Море на миражите и на хубавото време

ЛОЦИЯ. Средиземно море е разположено между Европа, Азия и Африка. Чрез Гибралтарския проток се съединява с Атлантическия океан; чрез протока Дарданели – с Мраморно море, а оттук през Босфора – с Черно море. Суецкият канал свързва Средиземно с Червено море. Най-голямата дълбочина в Средиземно море е 4596 метра.

Най-големи пристанища: Гибралтар /английска колония/, Барселона /Испания/, Марсилия, Тулон /Франция/, Генуа, Неапол, Месина, Торонто /Италия/, Сплит /Югославия/, Пирея, Солун /Гърция/, Бейрут /Ливан/, Александрия /Египет/, Триполи /Либия/, Бизерта /Тунис/, Истанбул /в Мраморно море, Турция/.



Радиолокаторът опипва хоризонта и когато на екрана му се очертаха първите брегове, всички разбрахме, че сме пред Босфора. После проблеснаха двата входни фара, мъждеят и други светлини и постепенно в разреждащия се мрак започнаха да се очертават контурите на крайбрежните възвишения.

Дивен е протокът, който свързва Черно море със света! Природата не се е скъпяла да направи бреговете му живописни, а вековете да натрупат край тях безброй исторически ценности.

Корабът ни минава съвсем близо до крайморските улички на Истанбул, отрупани със стари дюкянчета и рекламни табла. Разминаваме се с малки пътнически корабчета, големи танкери, фериботи, рибарски лодки...

Траверсът при Галата-сарай означава, че седемнайсетте мили на протока вече са зад кърмата.

Навлизаме в Мраморно море.

Кораби, кораби... от най-различен тип и националности. Пътуваме по много оживен морски път. Повърхността на Мраморно море е гладка като огледало.

В западната си част Мраморно море постепенно се стеснява и чак когато забелязваме Галиполи и неговия фар, разбираме, че вече сме в

Дарданелите. Радваме се на притихналото море и просто не искаме да повярваме на синоптиците, че Егея ще ни посрещне с вятър около десет бала. Тяхната прогноза обаче се оказва вярна и само след няколко часа попадаме в истински щорм. Срещу нас се надигат беснеещи валове от вода, които с грохот се разбиват на бака и после като бързоструйни реки се разливат по палубата...

Ние сме в Средиземно море. Ето че то не винаги е спокойно и ласкаво.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

Средиземно море ще рече море, обиколено от земя, море сред земя. От всички страни то е обиколено от брегове — зелените планини на Югославия, стръмните, осеяни с бели къщички разклонения на Алпите, жълточервеникавите склонове на африканските хълмове.

През лятото морето е спокойно, тихо. Ден, седмица, месец. Под сините водни пластове лениво се полюшват водорасли, лежат скални отломки, камъни, скелети от гръцки и римски триреми.

Навсякъде ще откриеш следи от миналото: това са и каменните плочи от древното пристанище, и червеникавото глинено парче на пясъка — част от островърха амфора...

В прозрачните глъбини се спускат водолази, за да търсят сред корабните останки амфори. Бавно махайки с плавниците, те обикалят корабите и изчезват във виолетовата далечина.

Понякога от африканските пустини над морето надвисва нажежен прашен въздух. Над зеленикавата линия на хоризонта се появяват миражи: бели къщи и сини далечни планини. Изображенията приближават менят се едно след друго. Особено много миражи има в Месинския проток. В измамната мараня древните мореплаватели виж-

дали приказни чудовища, поглъщащи цели кораби.

Край бреговете на Италия, близо до Неапол и остров Капри, морската вода е небесносиня. Нейният оттенък не е успял да пресъздаде на платното си още нито един художник.

През есента и зимата морето е бурно. Сироко—топлият вятър от пустинята—вие над него. Край скалите кипват бели пенести водовъртежи. Но зимата е сурова почти във всички морета. Море сред земя... Тук древните народи са започнали първите си плавания. Тук финикийците, гърците, римляните са станали моряци. Тук неотдавна гмуркачите с плавници на краката започнаха настъплението към морските дълбини. От корабостроителниците на средиземноморските държави през хилядолетията започват своя далечен път безброй кораби.

Наричат го още Море на залеза.

ЛОЦИЯ. Средиземно море включва няколко морета — Тиренско, Йонийско, Адриатическо, Егейско, Критско.

В Средиземно море приливите не са големи. Само край бреговете на Тунис височината им достига 1,7 метра

Поради високата температура на въздуха от морето се изпарява много вода. Попълвайки спадането на нивото, в Средиземно море непрекъснато се вливат: през Гибралтарския проток солени атлантически води, а през Босфора и Мраморно море — черноморска вода с по-ниска соленост. Тези две течения са повърхностни. В дълбочините под тях, макар и с по-малка сила, тече насреща водата от Средиземно море.

Солеността на водата поради изпаренията е висока — 36,5 ‰

Прозрачността достига 60 метра. Най-прозрачна е водата край бреговете на Сирия.

Цветът на водата обикновено е яркосин.

Грунтът на дъното на големите дълбочини е тинест, а край бреговете — пясъчен.

КРАЙ ОСТРОВ КОРФУ

Моторен кораб „Котел“ навлизаше в протока между остров Корфу и гръцките брегове.

Духаше пронизващ есенен вятър. Слънцето клонеше към залез. Обагрените в портокалово води на Йонийско море блестяха.

Капитан Никола Младенов забеляза вдясно от борда лодка, която вятърът носеше към камъните. От нея някой размаха нещо бяло – може би риза или кърпа.

– Среден напред! – нареди той на дежурния помощник-капитан.

Помощникът сигнализира с щанбайна в машинното отделение за промяната на хода.

Капитан Младенов разпореди на рулевия:

– Двадесет градуса вдясно. Малък напред! Най-малък напред!

Корабът полека укроти устрема си. Но коварният вятър започна едва забележимо да го отнася към скалистите брегове на остров Корфу.

Последваха нови разпореждания на капитан Младенов:

– Корабният боцман с двама моряци на кърмата! Готови за подаване на хвъргало! Третият помощник – при дясната спасителна лодка със свободните от вахта рулеви!Готовност за спасяване! Всички със спасителни ризи!

Корабът полека приближаваше рибарската лодка. Оттам ги забелязаха и отчаяно замахаха. Сякаш се страхуваха да не ги отминат. Като наближиха, от палубата метнаха хвъргалото.

От лодката сръчно го уловиха.

Корабът спря. Вятърът обаче продължаваше да го отнася към брега.

След няколко минути на кораба се качиха трима гръцки рибари. Лодката им, с повреден двигател и счупено перо на руля, беше вързана зад кърмата.

Кораб „Котел“ със среден ход продължи напред и вляво.

Коварните отвесни скали, в които вятърът щеше да разбие лодката с тримата рибари, останаха назад.

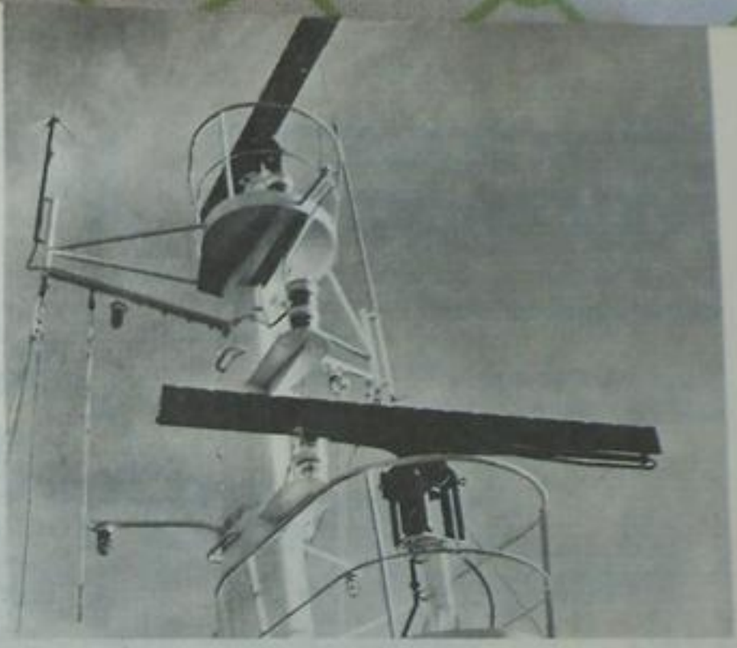
Отпред бляскаха светлините на красивия град Керкия. „Котел“ хвърли котва в залива. Един механик и един моторист слязоха в лодката. Повредата в двигателя бързо беше отстранена. В корабната работилница беше стъкмен нов рул.

За да се отблагодарят, гръцките рибари предложиха на капитана рибата, която бяха наловили. Капитан Младенов любезно им благодари и отказа. Пожела им всичко хубаво, почерпи ги с кафе и изчака докато лодката стигне брега.

На брега вече се събираха хора.

Кораб „Котел“ продължи към Коринт и оттам – за България.

А тази вечер в едно малко селце близо до град Керкия, в три къщи с благодарност се споменаваше името на България и на българските моряци.



КОРАБЪТ. ПОЗНАВАМЕ ЛИ ГО?

Четвърти ден сме на кораба. Машината равномерно чука някъде от дълбочина. Палубата трепти под краката. Мачтите са насочили право към небето своите върхове-клотици. Пипнете палубата с ръка. Тя е топла.

Какво представлява нашият кораб?

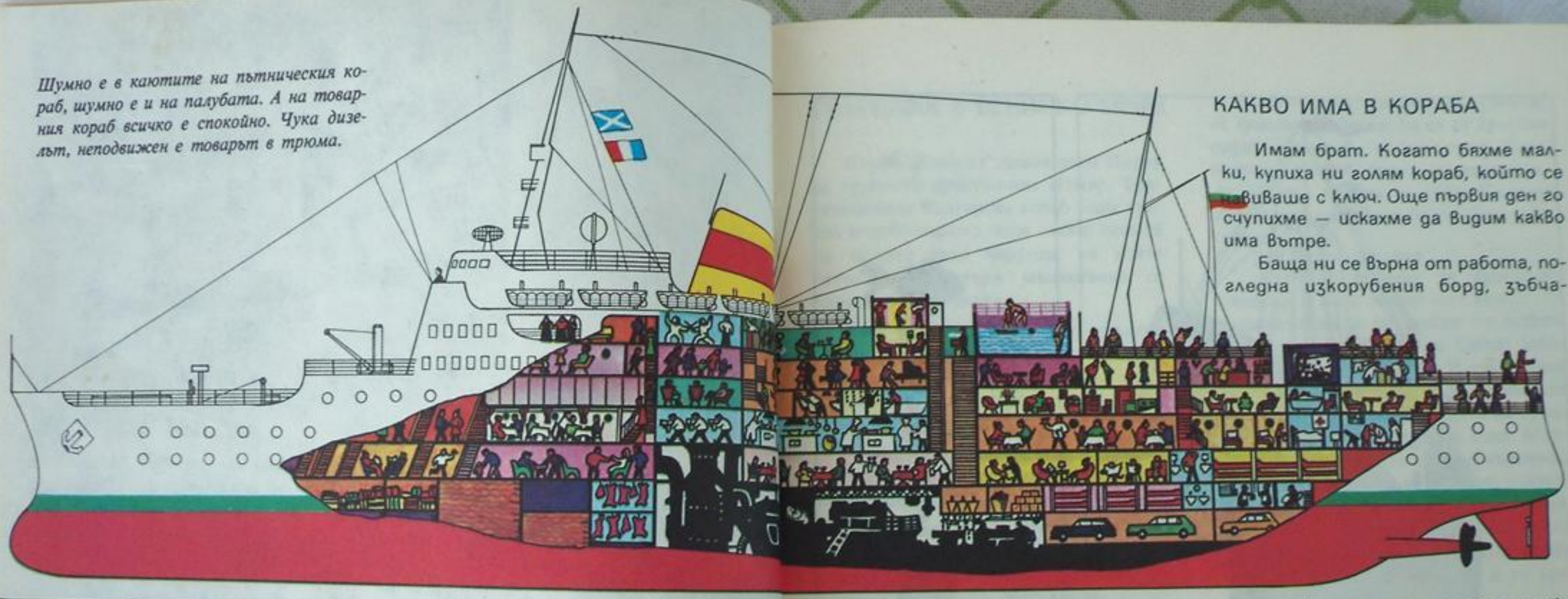
Това е нашият дом. Тук ние живеем. Тук има много стаи-каюти, има кухня-камбуз. От вътрешността на кораба шуми в тръбите и се плиска в мивките вода, свисти гореща пара, плъзнала по ребрата на парното отделение. В този дом гледаме кино, къпем се във ваните, звъним си един на друг по телефона.

И още — това е един голям товарен вагон. На кораба има чували с брашно, в цистерните плискат стотици тонове течно гориво — мазут. В трюмовете са наредени сандъци със стругове.

Освен това нашият кораб е завод, лаборатория, пълна с прибори. Някъде долу бучи машината, чукат малките дизелови двигатели. В щурманската рубка бръмчат лаговете, лотовете, трака жирокомпасът. Гора от радиоантени трепти на мачтата.

И все пак нашият кораб не е само дом, товарен вагон, машинен цех.

Шумно е в каютите на пътническия кораб, шумно е и на палубата. А на товарния кораб всичко е спокойно. Чука дизелът, неподвижен е товарът в трюма.



КАКВО ИМА В КОРАБА

Имам брат. Когато бяхме малки, купиха ни голям кораб, който се навиваше с ключ. Още първия ден го счупихме — искахме да видим какво има вътре.

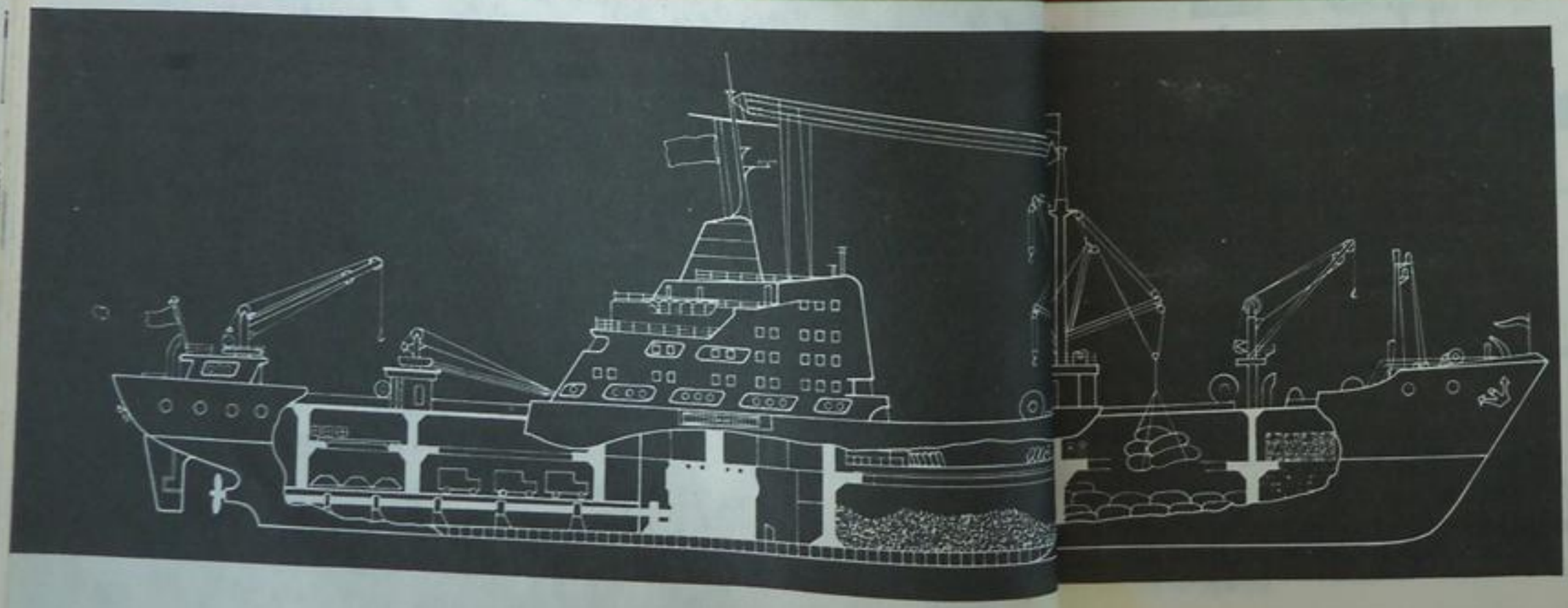
Баща ни се върна от работа, погледна изкорубения борд, зъбчатите колелца по земята, пружината, която като змия се беше нагърчила на масата. Без да каже нито дума, хвана ни за ръце и ни отведе в ъгъла.

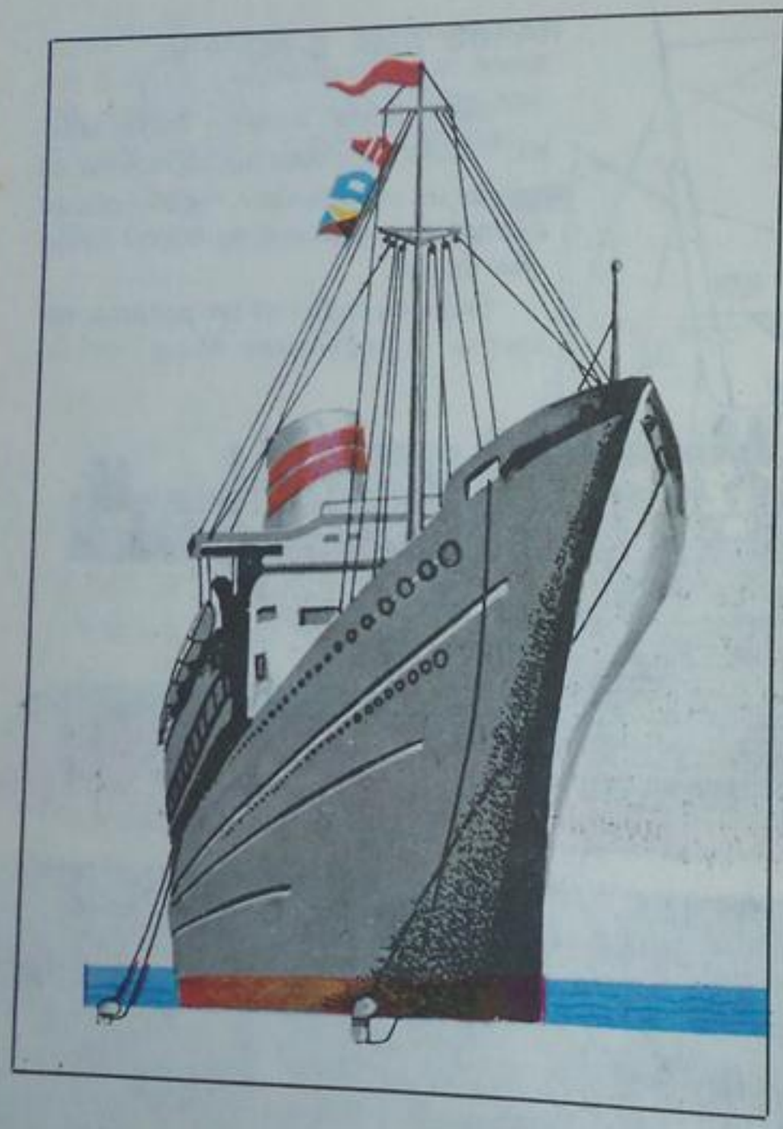
— Половин час ще стоите като залепени!... За наказание и за да запомните, че щом искате да узнаете какво има вътре, трябва да потърсите чертеж!

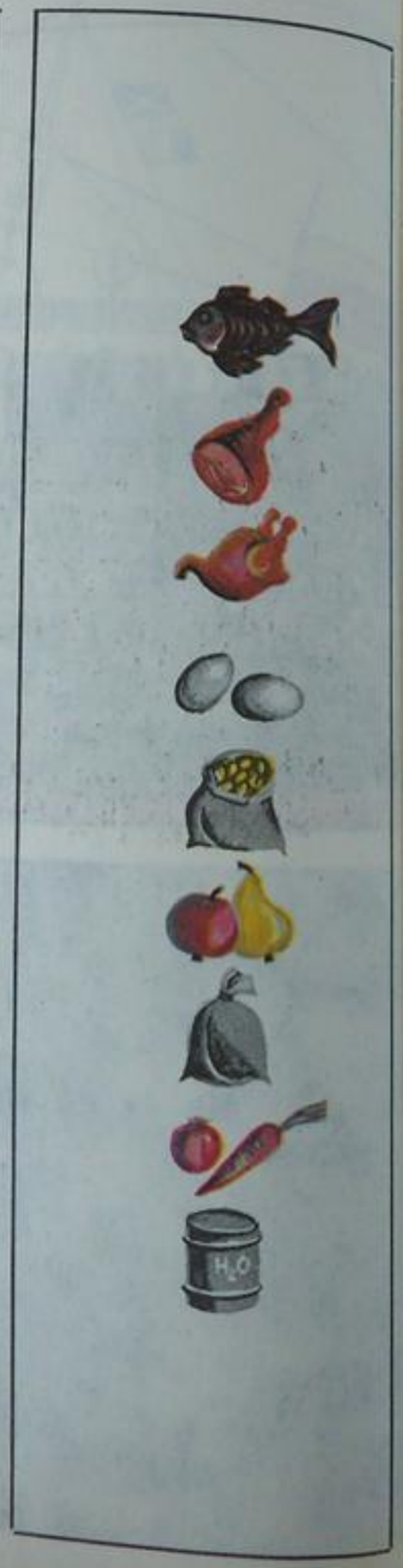
Баща ни седна на своята маса и започна да рисува.

Мина половин час. Излязохме от ъгъла. На масата вече лежеше чертеж на кораб.

Това беше истински кораб, с високи мачти, мощни комини и много каюти, пълни с припрени пътници.







Десет дни с този кораб ще пътуват двеста и петдесет пътници. Ето с какво се е запасил за предстоящия рейс:

500 килограма риба

1,5 тона месо

500 килограма птици

3000 яйца

1 тон картофи

1 тон плодове

1,5 тона брашно

500 килограма зеленчуци

30 тона сладка вода

ТРАГЕДИЯ В ЕГЕЙСКО МОРЕ

Кораб „Камчия“ плаваше от Пирея за турското пристанище Измир. Тристатонният български кораб беше празен и побеснялото море сякаш искаше да помете тази черупка, на която петнадесет българи мъжествено се бореха със стихията.

Вече бяха на два часа от гръцкия остров Андрос, когато капитан Цанко Костадинов забеляза сред вълните корабен трап, в който се бяха вкопчали неколцина моряци.

Със смела маневра той приближи, като остави на подветрената страна изпадналите в беда.

Хвърлиха въже. Второ. Още две въжета полетяха от борда. Трима души успяха да се заловят за тях и бяха изтеглени на кораба. Четвъртият не успя.

Нов порив на вятъра с бясна сила го метна към корпуса. Изтръпнали, всички обърнаха очи към левия борд. Жив е!

„Камчия“ направи завой и пак наближи плуващия. Пак подадоха въже. Изпусна го. Още веднъж. В кипящото море един човек се бореше за живота си.

Силите му стигнаха, за да завърже въжето за себе си. Изтеглиха го вцепенен от напрежение.

Веднага започнаха да разтриват спасения. Съблякоха мокрите му дрехи. Облякоха го в свои, сухи, сложиха го на леглото.

В моряшката каюта вече лежаха другите трима.

Когато дойде на себе си, единият от спасените обясни, че са от гръцкия кораб „Атина“, деветстотин тона, предназначен за превоз на автомобили. Правел първия си рейс. Получил крен и потънал много бързо. Били дванадесет души.

Той бил капитанът.

„Камчия“ започна да кръстосва наоколо — дано открие още някои. По радиостанцията предадоха на остров Андрос за случилото се. Скоро забелязаха още двама души. И тях успяха да приберат на кораба. Бяха минали вече десет часа от трагедията на гръцкия кораб. Забелязаха още един. Мъртъв. След това още един. Окървавен, отмалял. Прибраха го. Масаж, изкуствено дишане, разтривки, горещ чай, лекарства. През това време още двама губеха последни сили в разпенената вода. Извадиха ги на ръце и ги пренесоха до салета.

Деветима спасиха, един намериха удавен, двама тръгнали към брега с плуване — дванадесет души. Гръцкият капитан каза, че на кораба били дванадесет.

Вече можеше да се отправят към малкото пристанище Свети Георги на остров Андрос.

Морето беше все така бурно. Когато стигнаха, минаваше четири часът следобед. Посрещна ги полицейски катер. Полицаи и военни.

Лекар нямаше.

Придружиха ги до пристанището.

Шестима, стискайки мълчаливо, по мъжки ръцете на моряците от „Камчия“, слязоха сами. Трима пренесоха на носилки.

Беше август 1973 година.

МОРЕ НА ХАРТИЯ

В нашата каюта е окачена карта. Ако се вгледате в нея — картата живее: белите шапки на ледовете бавно се спускат от полюсите, сините струи на теченията носят към брегoвете сиви парцали мъгла, над тъмножълтите пустини непрестанно свири вятър.

Това е ярко оцветена карта — обикновена учебна, а не морска.

ЛАГ

Спомних си един разговор между пешеходци.

— Колко ли сме извървели днес?

— Около хиляда крачки.

— А може би две хиляди?

— Може и две хиляди да са.

Поговориха си още малко и се разделиха. И двамата бяха доволни.

На море така не може. Сгрешиш ли разстоянията, ще се забиеш в плитчината.

Такива има във всяко училище.

Помощник-капитанът — щурманът — води кораба по друга карта. Да се качим в рубката при него. На картата има само малка част от Средиземно море, почти цялата бяла. Белият цвят — това е водата. Плитчините тук са отбелязани със синьо, а брегoвете са бледожълти.

Нашият кораб плава по бялото поле. Грижливият щурман отбелязва на картата пътя ни с кръгчета и чертички.

За изминатото разстояние в щурманската рубка следи специален прибор — лаг. Има механични лагове. Те броят колко оборота е направила въртележката, спусната извън борда.

Има хидродинамични лагове. „Хидро“ — вода, „динамо“ — сила. Лагът измерва силата на напора на водата. Колкото скоростта на кораба е по-голяма, напорът е по-силен.

Умен прибор е лагът: отначало измерва напора на водата край борда, по напора познава скоростта, а от скоростта — пътя, изминат от кораба.

СКОРОСТТА Х ВРЕМЕТО = ПЪТЯ

РАДИОТО ЗАМЕНЯ ЛАГА

Плаваме по водата, но водата също тече и е подвижна. Следователно необходим е такъв лаг, който да измерва изминатия път не по отношение на водата, а спрямо непо движните брегове. И такъв е измислен. Това е радиото.

Има специални радиостанции. Корабът улавя радиовълните, идващи от тях, и така непрекъснато определя разстоянието до станцията. С такъв лаг корабът плава, сякаш хванат за връвчица. А на връвчицата — възелчета: разстоянието до станцията е 394 мили... 395... 396...

КОЙ ЖИВЕЕ В МОРЕТО

Скитах из музея и разглеждах препарирани риби и животни, изложени зад дебели стъклени витрини.

Над една от витрините беше окачена картина. В черния правоъгълник на платното се преливаха разноцветните пламъци на странна риба. Тя имаше огромна уста, големи облещени очи и тънка камшичеста опашка. В долната част на тялото имаше три реда зелени и сини фенерчета. На носа като знаменце стърчеше светещо червено парче кожа.

— Странна риба, нали? — каза сътрудникът от музея, който приближаваше към мен. — Риба от големите дълбочини. Всеки ден спирам до нея. А веднъж ни донесоха такава риба в съд с формалин. Повярвайте ми — въобще нямаше нищо за гледане! Някаква безформена маса, бледа като попивателна.

— И много ли такива красавици има в дълбините?

— Спускал съм се с хидростат на дълбочина четиристотин метра. Виждал съм светещи риби, светещи медузи, светещи главоноги.

От този момент всеки път, щом видя спиртосана безцветна риба, спомням си картината в музея и рибата, разкрасена като новогодишна елха.

Риба въдичар — фенерджия

Риба въдичар — гигантаксис

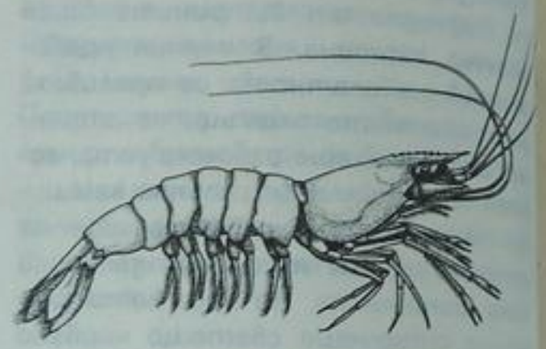
Малката риба черен хиазмод е известна с това, че може да погълне плячка, няколко пъти по-голяма от самата нея

КАКВО РАСТЕ В МОРЕТО И КОЙ ЖИВЕЕ МЕЖДУ ВОДОРАСЛИТЕ

На пясъка на малка дълбочина расте морската трева зостера.

Яркозелената растителност се нарича морска салата. Тя също е заселила малките дълбочини.

До 20-метровата дълбочина расте кафявата цистозира. Дълбочината на червените водорасли филофора и грациларня е 20—30 метра, а зелената кладофора и кафявият ентокарпус са се настанили още по-дълбоко: тяхното царство е на 40 метра и дори повече.



Скарида

Морска игла

Морската игла и морското конче бавно плуват между зелените и кафявите клончета. Плуват, плуват, изведнъж се изправят и изчезват: стоят сред водораслите, люлеят се назад-напред. Самите те са кафявозелени... Иди ги различи — кои тук са водорасли и кои — риби?

Най-големият скитник в подводните храсталаци е рачето-скаридка. Вместо гребла то има опашка. Чуква с опашката, носи се насам-натам, рови с мустачетата и щипчиците. На щипчиците има зелени пръстенчета — като гривнички.

Морско конче

Падина — паунова опашка

Церамиум — червено водорасло

Лауренция — червено водорасло

Морска салата

Тревен рак

Рак-отшелник

Рак-плувец

Заедно с него се върти и ракът-плувец. За гребла му служат задните крака. На края на всеки има по една лопатчица. Щом се тласне със задните си крака — започва да плува.

Тревният рак бавно скита по дъното. Далечен роднина на рачешкото семейство е ракът-отшелник. По-малките носят една празна черупка, а по-големите са се изхитрили да вземат даже и пътник. Пътникът е една актиния. С парещите си пипалца тя пази рака от врагове. За награда получава остатъците от трапезата на гостоприемния домакин.

Цистозира — кафяво водорасло

РАК-МОШЕНИК

Приказка

Това се случило много отдавна. Събрали се раците на съвет — да решават кой къде ще живее.

Който е по-голям — заминал в морето. Който е по-малък — в реката.

Останало най-малкото раче. Зелено на цвят, едната щипка по-голяма, другата — по-малка. Опашката и коремчето му — мекички, слабички.

Малко на ръст, а голям хитрец!

— Където отидоха големите — там навярно е по-добре — разсъждавало то. И отишло да живее в морето.

Не минало много време и рачето видяло, че не му е много добре тук.

В морето имало различни хищници, заядливи риби. Докато се огледаш — и черното попче-страшилище ще те изяде или голям рак ще ти пречупи клещиците.

И това ми било хубав живот!

Пъхвало се рачето под камъните. Измъквало се оттам, грабвало тревичка или червейче — и обратно.

Веднъж видяло, че наоколо пълзи охлювче.

Добре му било на охлювчето — на гърба си носело черупка. Щом усетело нещо, скривало се в нея. Имало си дом! „Да имах и аз такъв!" — мислело си рачето.

Главата на рачето е мъничка. Умът му не достига да измисли нещо по-добро, но за измама е достатъчен.

— Здравей, съседе! — рекло то. — Излез от къщичката си, ще си побъбрим.

— Нямам време — отговорило охлювчето. — Нима не виждаш? Бързам. Пък и не мога да се отделя от къщичката си — заедно растем.

И запълзяло нататък. Привечер изчезнало зад близкия камък.

— Ах, ти, безмозъчно мекотело! — разсърдило се рачето. — Но почакай, ще те измъкна аз от черупката!

Минала година. Рачето и охлювчето отново се срещнали.

— Къде изчезна? Почини си. Почакай, не се ли умори да мъкнеш цялата си къща? А аз имам нещо интересно за теб. Излизай да ти го покажа.

Хитрувало рачето: нищо нямало то. Само два зелени мустака.

— А на мен нищо не ми трябва — отговорило охлювчето. — Е, поне една щипка като твоята. Лошо е без ръце!

— Имам, имам аз една щипка под камъка! — зарадвало се рачето.

Не повярвало охлювчето: къде се е чуло една щипка сама, без раче, под камък да стои!

В това време към тях ненадейно се хвърлил скорпидът. Поискал да глътне рачето, но не улучил, докопал със зъбите си само едната му щипка и я строшил.

Рачето — хоп — под камъка! Краката му го спасили. А охлювчето се скрило в своята къщичка.

Отишъл си скорпидът. И охлювчето си заминало.

Изминала още една година. На рачето му израснала нова щипка. Рачето и охлювчето се срещнали трети път.

— Откъде имаш тази нова щипка? — запитало охлювчето. „Е — помислило си рачето, — точно сега е моментът да те измъкна от къщата ти!"

— Как откъде? Нали ти казвах — под камъка беше. А там сега аз имам още една за запас.

— Дай я на мен! — помолило се охлювчето.

— На мен тя ми трябва... Е, нека бъде твоя... ще ти я дам. Тръгвай след мен.

Вмъкнало се рачето под камъка. Опитало и охлювчето да пропълзи след него, но черупката му попречила. Полека-лека отлепило гърба си от нея, измъкнало се, понастръхнало от непривичната си голота и — право под камъка! А рачето пропълзяло под камъка и се измъкнало от другата страна. Обиколило и стигнало до празната черупка. Опашката си и коремчето напъхало вътре, а щипките и мустаците останали навън.

Търсило, търсило охлювчето под камъка — няма нищо! Измъкнало се и какво да види: рачето вдигнало на гърба си черупката му и бяга по дъното.

Останало охлювчето без къщичка. Същия ден скорпидът го изял.

От този момент рачето мъкне със себе си черупката. Крие се в нея и живее сам-самичко. Затова го и наричат рак-отшелник.

А когато се случи децата да извадят от водата такова раче, викат:

— Рак-мошеник! Рак-мошеник!...

И наистина е мошеник, щом се е вмъкнал в чужда къща.

РАЗГОВОРИ НА БАКА

— А защо моряците не измерват разстоянието в километри, а в мили?

— Вероятно така са свикнали. Щом изминат хиляда осемстотин петдесет и два метра, казват, че са изминали една миля. Навикът е втора природа.

— А може би тук навикът не е най-важното?

— Не е. В морето милята е по-удобна от километъра. Това е дължината на една шестдесета част от градуса на екватора. Раздели обиколката на земното кълбо на триста и шестдесет части — градуси,— след това всяка част на още шестдесет — на минути — и ще получиш една миля. С нея моряците измерват разстоянията.

— Е, как е на кораба?

— Свиквам. Подът вече наричам палуба. Вечер не си лягам в кревата, а в койката. И докато съм спал тази нощ, за осем часа корабът ни е изминал сто и двайсет мили, а не двеста двайсет и два километра и двеста и четиридесет метра.

МОРСКИ ИСТОРИИ

Докато разтоварвахме в Марсилия, срещнах на брега един приятел-моряк. Техният кораб преди няколко дни плавал в Северно море. Той ми разказа как пред очите им хванали пиратски кораб.

— Как? В наше време пирати?

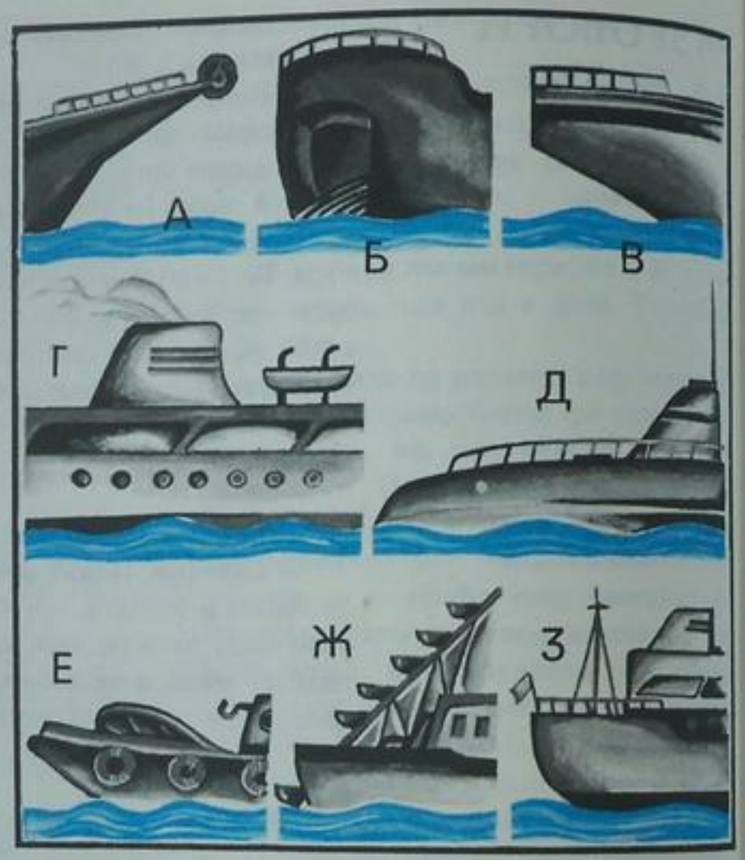
— Да, да! За това и във вестниците пишеше. Открил ги самолет — стоят си разбойниците на котва, притаили се. Излезли три военни катера и незабелязано ги приближили в мъглата... „Горе ръцете!" Войниците, въоръжени с автомати, бързо скочили на пиратската палуба, дали няколко изстрела във въздуха и пиратите се предали. Казват, добър улов са имали. Наложило се в сандъци да го изнасят.

— Вероятно злато?

— Ами — радиолампи. Това са съвременни пирати — плаваща радиостанция.

Каква е тази работа?Нима и такива пирати има? Има. Те се появиха в последните години. Така наричат плаващите радиостанции, които извършват своите предавания от морето без разрешение на държавите, край чиито брегове са се закотвили и работят.

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА



Докато ние бяхме в пристанището, художникът направи скици на осем кораба: танкер, влекач, ледоразбивач, дълбачка, пътнически кораб, кораб, който поставя кабели, база на китобойна флотилия и подводница. Той не успя да довърши рисунките си, а и нищо не е писал под тях. Помогнете да се изясни какво е започнал да рисува.

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. Когато корабът плава на север, какъв курс показва компасът му?

2. Кой пътешествува безплатно по моретата?

3. Може ли човек без водолазни съоръжения да се гмурне на дълбочина 50 метра?

4. Кой под водата е най-мълчалив?

5. Кои са най-дългите кораби?

6. Кой е първият метален кораб, построен във Варна?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „ЧЕРНО МОРЕ“

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

Стрелките на магнитните компаси са насочени по направление на магнитните силови линии на Земята. Следователно те сочат не към географския Северен полюс, а към магнитния, който се намира западно от Гренландия. Ето защо рисунката е невярна и най-точен от всички е само компас номер 3.

ВИКТОРИНАТА

1. Нито един. През годините на Втората световна война целият корабен парк, състоящ се от девет кораба, със специално постановление на българското буржоазно правителство е предоставен за военните нужди на германците. Въпреки упоритата съпротива на българските моряци съдбата на флота е решена: натъкнал се на мина, торпилиран, изгорял; изоставен — няколко морски драми, скъпи жертви от моряци и команден състав и — в навечерието на Девети септември България няма нито един търговски кораб.

2. На 16 октомври 1947 година с решение на Варненския окръжен съд е създадено държавно параходство „Български морски флот“ /БМФ/. Неговите първи кораби са „Родина“ — с товароподемност 5280 тона и „България“ — 7235 тона.

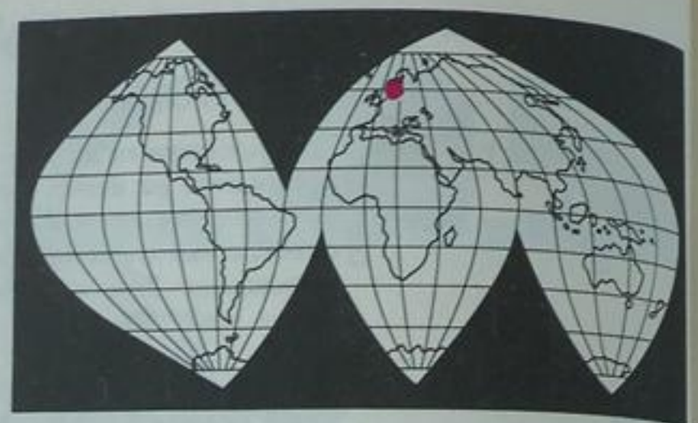
3. През октомври 1963 година. Това е редовната морска търговска линия Варна — Одеса.

4. През октомври 1967 година танкерите /тогава 11 на брой/ са отделени в самостоятелно параходство „Български танкерен флот“.

5. През 1964 година от Германската демократична република са закупени първите български океански риболовни траулери „Феникс“ и „Албатрос“, с които е положено началото на океанския риболов.

6. През 1972 година е открита линията Варна — Иличовск за превоз на стоки в контейнери. През август същата година първият български контейнеровоз „Елена“ се отправя към съветското пристанище Иличовск. След няколко месеца по същата линия тръгва и контейнеровозът „Самоков“.

СЕВЕРНО МОРЕ



Морето с малките дълбочини

ЛОЦИЯ. Северно море е разположено на северозапад от Европа. Свързано е с Атлантическия океан, с Норвежко и с Балтийско море. От Северно море през Норвежко море се преминава към Северния ледовит океан. По-голямата част от морето е плитководна — тук дълбочините са по-малки от 100 метра. Най-голямата дълбочина — 463 метра — е измерена в падината край норвежкия бряг.

Най-големите пристанища на Северно море са: Лондон, Хъл /Великобритания/, Амстердам /Холандия/, Хамбург, Бремен /ФРГ/, Антверп /Белгия/, Осло /Норвегия/.

Наближаваме Гибралтарския проток, а по целия хоризонт се вижда само море и небе.

И неочаквано, далеч пред носа на кораба, всред омарата изниква Гибралтарската скала; тя прилича на легнал лъв. Приближаваме и на юг се извисяват хълмовете на Цеута, които наподобяват забити във водата стълбове. Това са те — прочутите Херкулесови стълбове. За древните гърци тук е бил краят на света. Ако някой се опита да мине западно от Херкулесовите стълбове, очаквали го всички ужаси на света, събрани в едно... Корабите падали от края на света в безкрая! Така мислели древните гърци...

Отминаваме нос Тарифа — най-тясното място на протока. По-край скалистия испански бряг поемаме на северозапад. Гибралтарският проток е едно от най-оживените морски кръстовища.

От десния борд се нижат португалските и испанските брегове — високи, скалисти, а в далечината — забулени в облаци планини. Отминаваме нос Финистере. В далечното минало римските завоеватели, когато стигнели до този най-издаден в океана нос, не знаели накъде да продължат и го нарекли Финистере — края на земята.

Пресичаме прочутия с големите морски бури Бискайски залив и навлизаме в най-оживения в света морски път — Ламанш. Тук трябва много да се внимава, защото все по-често и по-често се срещат кораби.

А малките рибарски корабчета със спуснати във водата въдици или мрежи едва се забелязват сред вълните. Толкова много кораби се струпват, че се движат почти като в редици. Ламанш стана най-опасното място за капитаните. Природните стихии — бурите, плитчините и скалите — вече не са така страшни... моряците се плашат най-много от сблъскванията.

Движим се внимателно. Теченията са силни и всеки час менят посоката си. Мъглите често закриват бреговете и безкрайния поток

от кораби. Само зоркото око на радара носи спасение.

Корабите, които плават за Северно море, се движат близо до френския бряг, а ония, които се завръщат, плават покрай Англия. Всеки държи дясната страна на канала, както по автомагистралите. Много фериботи непрекъснато пресичат корабния поток. Те пренасят хора и автомобили от Франция за Англия и обратно. Техните смели капитани ловко издебват най-малките пролуки в колоните от кораби и се мушват... както пешеходците прибягват на места без пешеходна пътека.

Английският бряг е висок, с отвесни бели скали и прилича на крепостна стена. Франция е зелена и равнинна. С потока от стотици кораби навлизаме в Северно море.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

Северно море е водният път на дванайсет страни към просторите на Атлантика. Обвити в пелена от мъгла, тук ден и нощ плават стотици кораби. Те плават на запад, към варовитите скали на Доувър, на североизток — към скалистите фиорди на Норвегия, на север — към ледените полета на Арктика.

Само малките остроноси траулери остават в Северно море. На плоските, задръстени със сребриста риба крайбрежни плитчини — банки — те ловят херинга. Мъглата забулва техните флотилии и тогава над морето се понася отмереното биене на корабните камбани. Така рибарите си сигнализират. Щом мъглата се вдигне, камбаните замлъкват и малките корабчета отново тръгват след рибните струпвания.

ЛОЦИЯ. В Северно море господствуват циклоните. От ноември до март западните и югозападните ветрове докарват щормови вълни. Тук мъглите също са чести — през зимата се задържат край браговете, а през лятото се изтеглят в морето.

През декември от север се спускат редки плаващи ледове. Вятърът и вълните ги разнасят от английските до датските брегове, чупят ги на парчета, изхвърлят ги на плитчините. Това са неголеми ледени блокове, остатъци от ледените полета на Арктика.

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

СТРАНСТВУВАНИЯТА НА ПИТЕЙ

Първото описание на Северно море, стигнало до нас, принадлежи на гърка Питей.

Питей е живял през IV век преди нашата ера в град Масалия на южния бряг на днешна Франция.

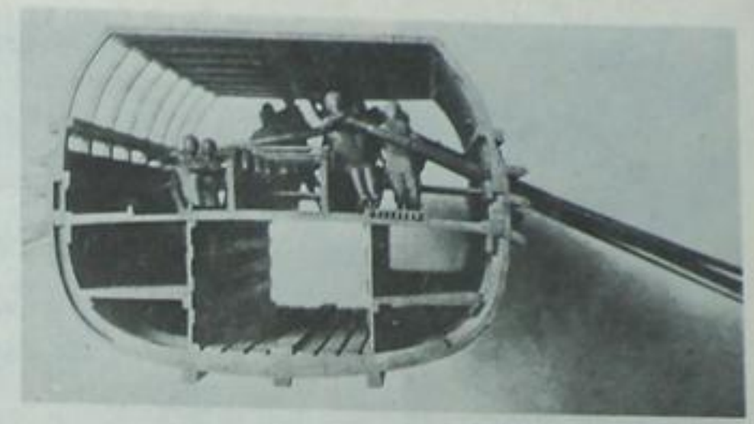
По това време било много трудно да се пътешествува по море към северните страни. В Гибралтарския проток, край Херкулесовите стълбове дежурели с корабите си картагенците. Те унищожавали всеки чуждестранен кораб, който искал да премине в Атлантическия океан. Картагенците охранявали своите африкански и иберийски /испански/ владения от гърците и римляните.

В една тъмна нощ два масалийски кораба се промъкнали точно по средата на протока покрай стражевите кораби на картагенците.

Те плавали няколко месеца край браговете на днешните Португалия, Испания, Франция, като използвали ту греблата, ту ветрилата. Далеч в студените северни ширини лежали страните на оловото и кехлибара, които търсел Питей.

Упоритостта на пътешественика победила. След два и половина месеца той стигнал до варовитите брегове на Албион — острова, на който е разположена днешна Англия. Жителите на Албион дружелюбно посрещнали средиземноморския

Върху външната страна на древногръцки глинен съд са изобразени морски сирени, които примамват моряците



Северно море и днес не е ласкаво към мореплавателите, а в древността те можели да се борят с него само със силата на своите мишци

На снимката горе – разположение и работа на гребците по борда на гръцки кораб от V век преди нашата ера

Долу е показана част от гръцки барелеф от същата епоха, на който е изобразен тежкият труд на гребците

Пътят на мореплавателя Питей

Гръцки младежи и девойки, освободени от пиратски плен, се завръщат в родината (рисунка върху ваза от VI век преди нашата ера)

гостенин. Те не само му разрешили да закупи много олово, но техните търговци дори взели Питей със себе си при едно отиване до брегове на „най-северната земя — Туле".

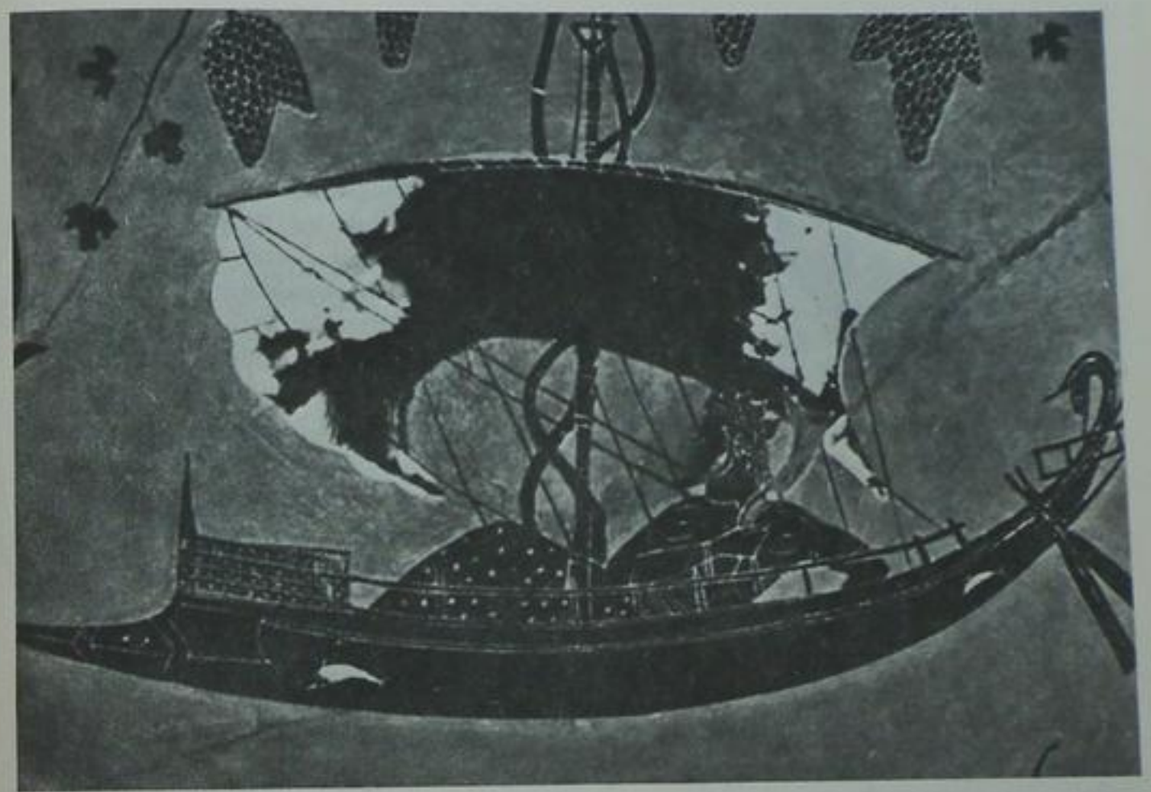
В Туле Питей видял бели нощи. „Там северната част на хоризонта е осветена през цялата нощ..." — писал изумеяият грък. От местните жители той научил, че през лятото северно от Туле въобще няма нощи, а през зимата слънцето не се издига над хоризонта. Северно от Туле, писал Питей, се намира „застинало море".

Вероятно Питей е посетил средната част на Норвегия и там е слушал разкази за ледените полета на Арктика.

След като се завърнал на Албион, Питей направил едно пътешествие и до устието на река Елба, попаднал съвсем близо до Балтийско море и с очите си видял пясъчни ивици, които морето размивало и изхвърляло на брега прозрачни късчета жълт и червен кехлибар.

Странствуванията на Питей продължили почти една година. Сега същият път може да се измине с кораб за две седмици.

Сведенията за северните страни, които донесъл Питей, били толкова невероятни, че пътешественикът бил обявен за лъжец. И само времето възстановило неговото добро име.



Глинен съд, върху който е изобразено морското пътешествие на древногръцкия бог на плодородието Дионис (IV век преди нашата ера)

ЛОЦИЯ. В Северно море непрекъснато се втичат води от Атлантика. Те влизат от север и се спускат на юг, като се придържат към бреговете на Англия. Като се слеят с друго разклонение на океанското течение, което идва през Ламанш, тези студени води отново отиват на север, притискайки се до норвежкото крайбрежие. Тук има големи приливи — край бреговете на Шотландия те достигат височина 7 метра.

Температурата на водата е ниска: през зимата — едва +2,5°, през лятото — +12, +19°. Цветът ѝ е зеленикав. Солеността на водата е почти както в океана — 34—35‰, а в източните райони и по-ниска. Дъното е покрито с тиня и пясък.

МАШИНА И ВИНТ

Морето е огромно, а корабът — малък. В морето вълните воюват с брегове-те, ветровете — с вълните, а скалите са страшилище за корабите.

На кораба са воювали ветрилото с машината, винтът с колелото. Победените трудно се предавали. Когато поставили на кораба парната машина, той тръгнал срещу вятъра. Изглеждало, че всичко вече е решено, но параходите все още се строели с мачти и с ветрила: ами ако изведнъж свършат въглищата или се счупи машината? Въглища имало достатъчно, машините все по-рядко се чупели, но още дълго време над палубите на параходите се издигала гората от мачти и въжета.

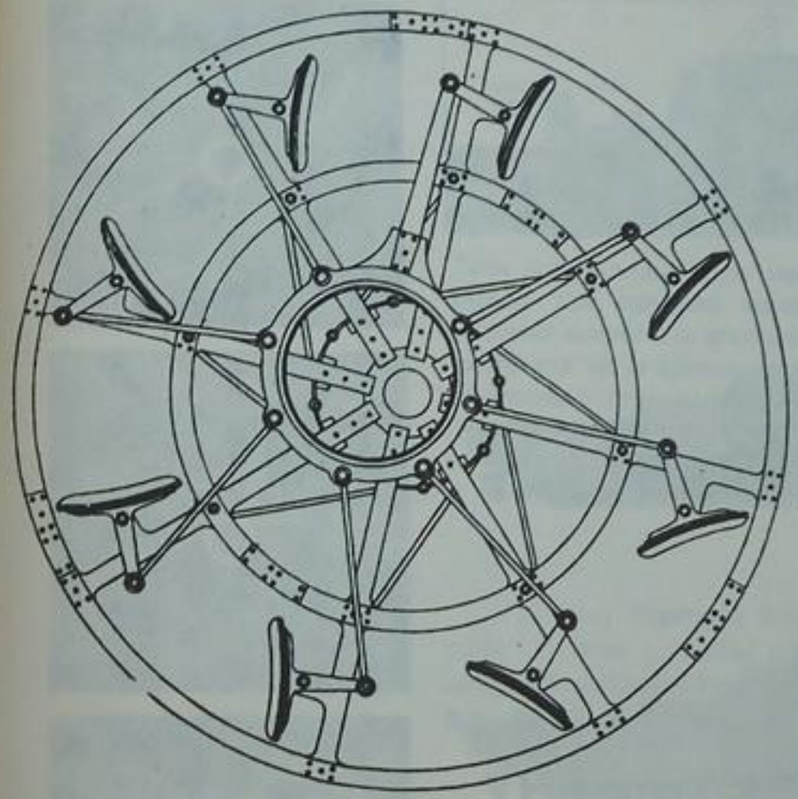
Гребното колело още по-упорито се съпротивявало на винта. И огромно, и тромаво, и тежко... а на хората им се струвало страшно да се разделят с него.

Тогава направили така: взели два парахода с еднакви по мощност машини, на единия поставили винт, а на другия — колело. Извели параходите в морето, завързали ги един за друг за кърмата, двата дали най-пълен ход и задърпали в различни посоки.

Кой кого? Победил винтовият.

Първи опити за използуване на гребното колело

Ето как се провело състезанието между гребното колело и винта



Гребно колело. Заедно с парната машина то победило ветрилото, но след това отстъпило пред по-силния — гребния винт

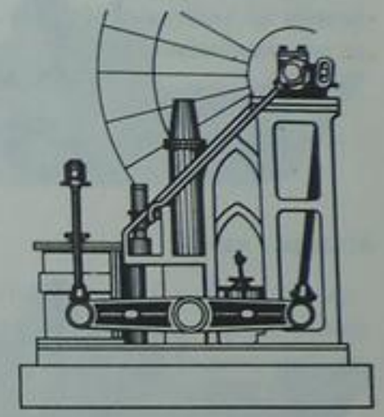
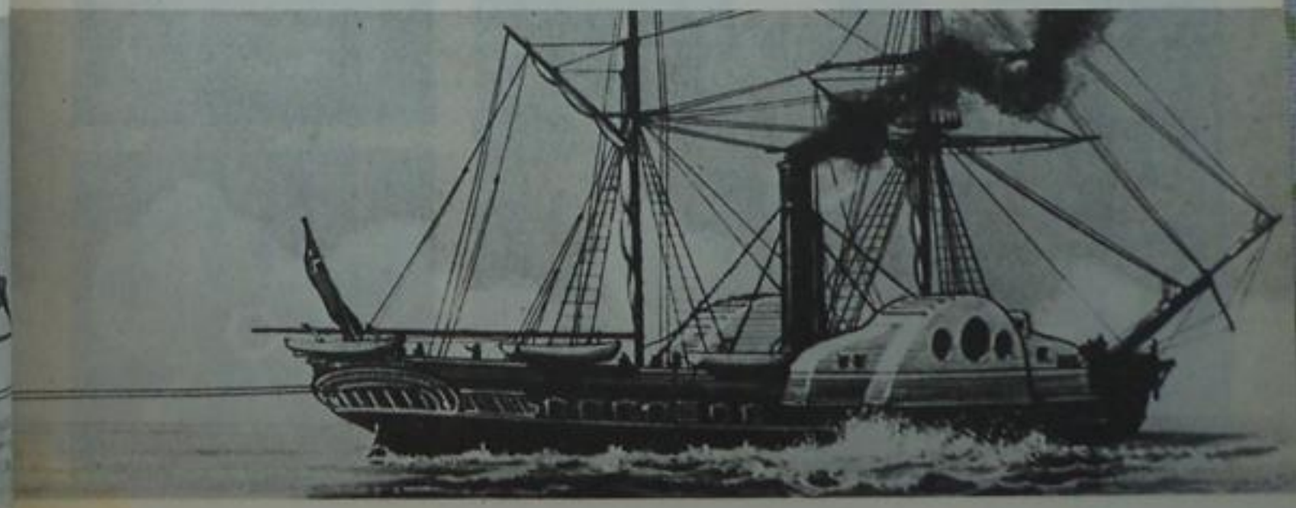


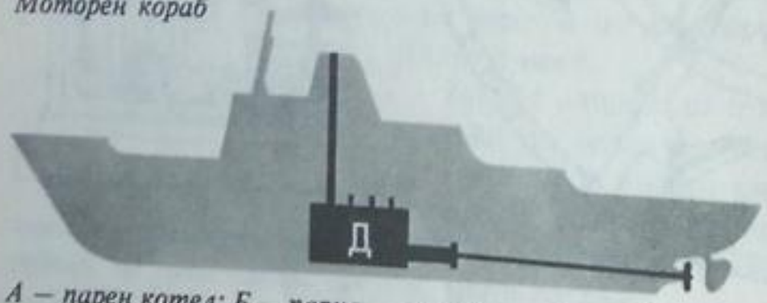
Схема на корабна машина за задвижване на гребно колело



Параход

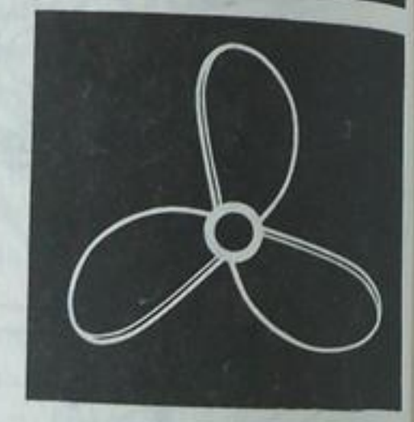
Турбоелектроход

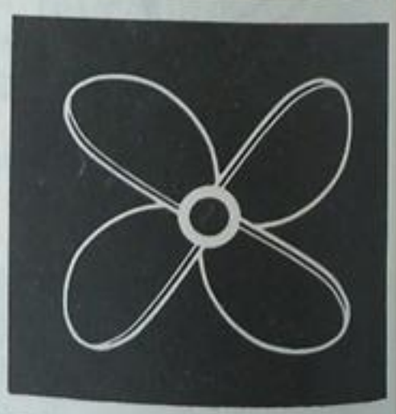
Моторен кораб

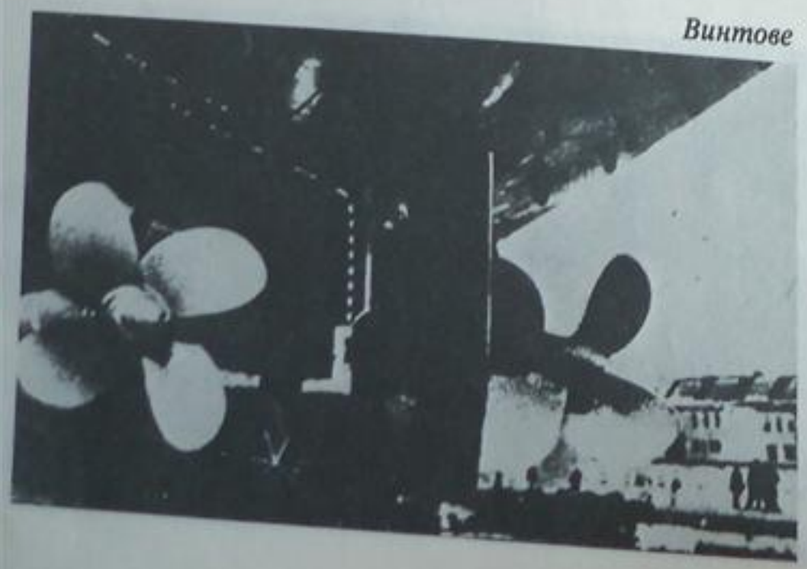


А – парен котел; Б – парна турбина; В – динамомашина; Г – електродвигател; Д – дизелов двигател

Винтове







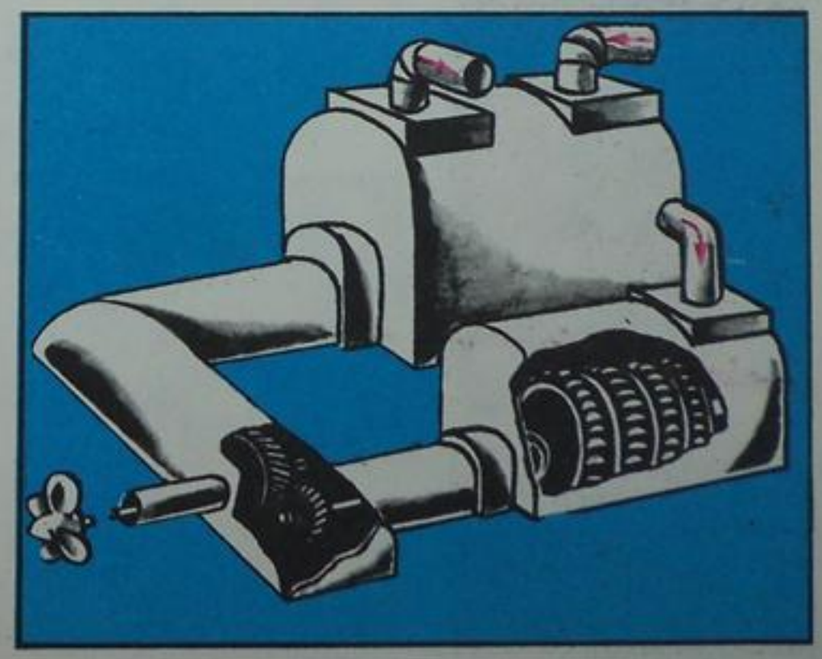
Този катер няма винт отвън. Той е скрит в корпуса, в тръба. От тръбата навън излита струя водя. Ако я насочиш напред или встрани, катерът послушно ще тръгне назад или ще се дръпне встрани. За него плитчините не са страшни – пропълзява ги „по корем“

ПАРНАТА ТУРБИНА

Турбини въртят винтовете на повечето кораби. В тях работи парата. Тя бие като силна струя в лопатките на турбината и върти нейния вал. От вала въртенето се предава на винта.

Корабна турбина в разрез

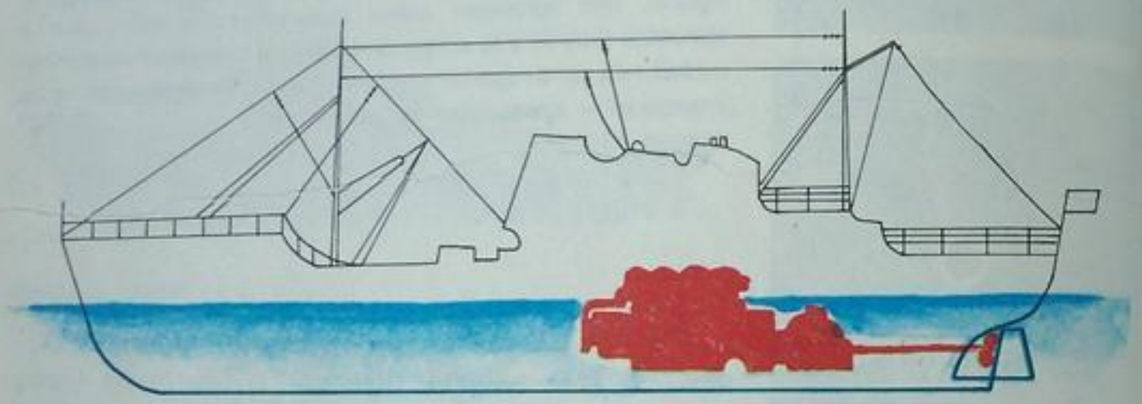
Турбина – играчка. Като я гледаме, лесно ще разберем как работи истинската турбина



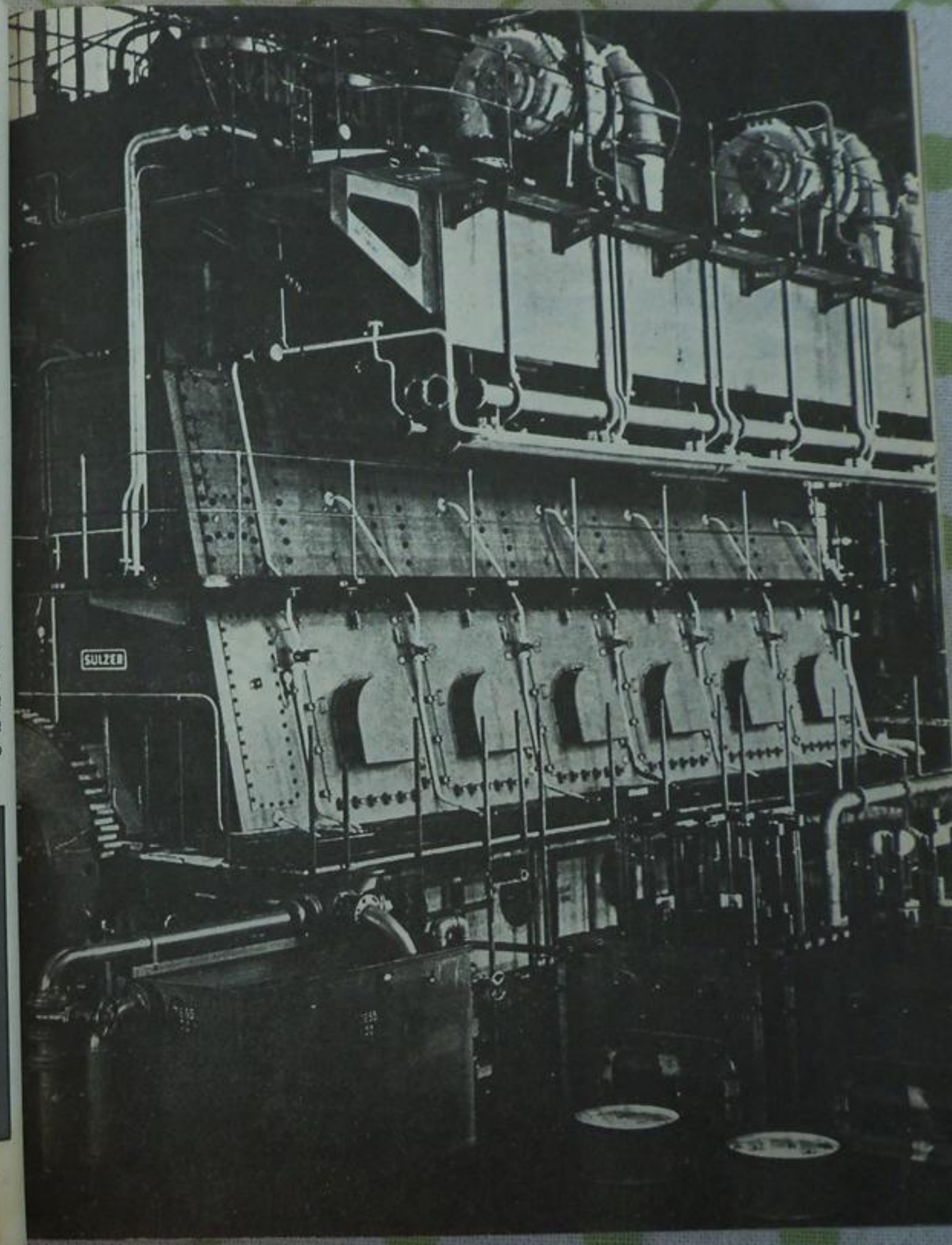
ДИЗЕЛЪТ

На корабите са монтирани и мощни дизелови двигатели. В цилиндрите на дизела се взривява горивна смес – впръскано нефтено гориво. Взривовете се стремят да изхвърлят буталата от цилиндрите, а буталата завъртат коляновия вал. Валът върти винта на кораба.

Цилиндрите работят последователно един след друг.



Взрив! Буталото в първия цилиндър отива надолу и завърта коляновия вал. В това време във втория цилиндър коляновият вал тласка буталото нагоре. Сега тук ще последва взрив. Така денонощно работят съвременните корабни дизелови двигатели. На големите кораби те са като няколкоетажни жилищни постройки.

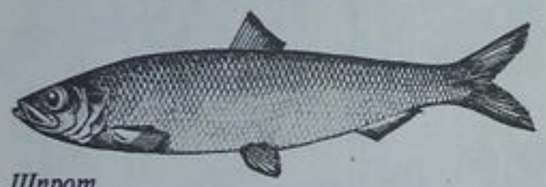


КОЙ ЖИВЕЕ В МОРЕТО

Защо херингата е солена? Защото плава в морето.

А морето? Защото в него живеят харинги...

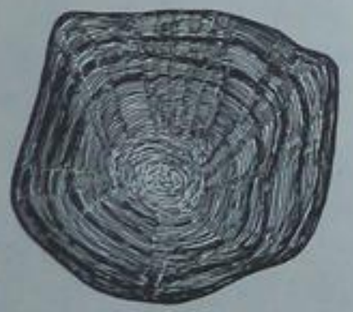
Тази шега е стогодишна. Но запитай шегобиеца: „Какви са харингите?" — не знае. Херинга, салака, шпрот, сардина и други видове от тази група... Цялото семейство харингови. Ако те бяха солени, наистина щяха да пресолят морето!

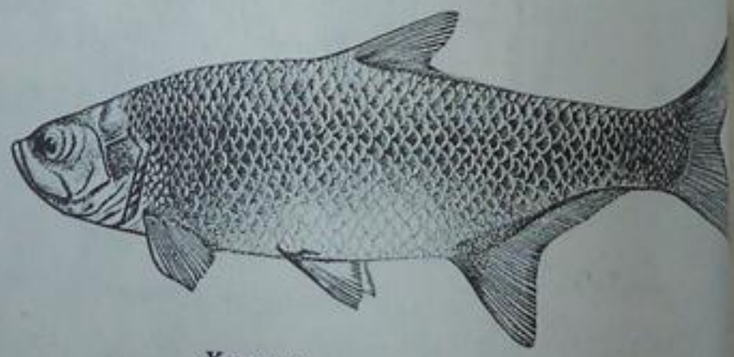


Шпрот

Сардина

Люспи от риба. По техните годишни кръгове може да се определи възрастта на рибата.





Херинга

МЕХУРИТЕ НА ОКЕАНА

В свободното си време на кораба можеш да четеш, да беседваш с познатите за приборите. Но най-интересно е да се разговаря за морските тайни.

В една драма на Шекспир се води приблизително такъв разговор:

Макбет и неговият спътник срещнали в потайно място три магьосници. Те се появили и изчезнали.

— Кои бяха? — пита Макбет.

— Това бяха мехурите на земята! — отговаря спътникът му.

Изплували от дъното на блатото, раздули се и се пръснали. Земята ги изплашила.

Морето също плаши. От всички краища на океана идват съобщения: ту на повърхността изплували кит и неизвестно животно, вкопчани в смъртоносна хватка, ту през нощта доплувала към кораба странна светеща риба, ту край илюминатора на дълбоководния апарат се мярнала загадъчна сянка...

— Какво беше това? — питат разтревожените хора.

Това са мехурите на океана. Те изплуват, за да изчезнат. Техните тайни още не са разгадани.

И докато корабът плава и брегът е далеч, ето историята на една тайна — историята на морския змей.

ЗА МОРСКИЯ ЗМЕЙ, ЗА ЩАСТЛИВИТЕ УЧЕНИ И ЗА УПОРИТИТЕ МОРЯЦИ

„... Този змей живее в пукнатините на скали-
те. Нощем, особено при лунна светлина, излиза на
брега и се храни със свине, крави и телета. Тяло-
то на змея е покрито с люспи. Шията му е обрасла
с половинметрова грива. Очите му горят като
въглени. Като издигне над водата врата си, при-
личащ на мачта, хваща от палубата непредпаз-
ливи моряци и ги отмъква в океана..."

Така писал преди четиристотин години
скандинавският учен Олаус Магнус за животно,
живеещо край норвежките брегове.

Изминали две столетия и гренландският
мисионер Егеде записал в пътния си дневник:

„На 6 юли 1743 година се показа голямо и
страшно морско чудовище, което се издигна
толкова високо над водата, че главата му достиг-
на до средата на мачтата. То имаше дълга и
остра муцуна, огромна паст и изскачаше от
водата като кит. Тялото му беше покрито с
люспи, а кожата му беше грапава и надиплена. След
известно време чудовището отново се потопи
под водата, при което измъкна отгоре навитата
си като спирала опашка."

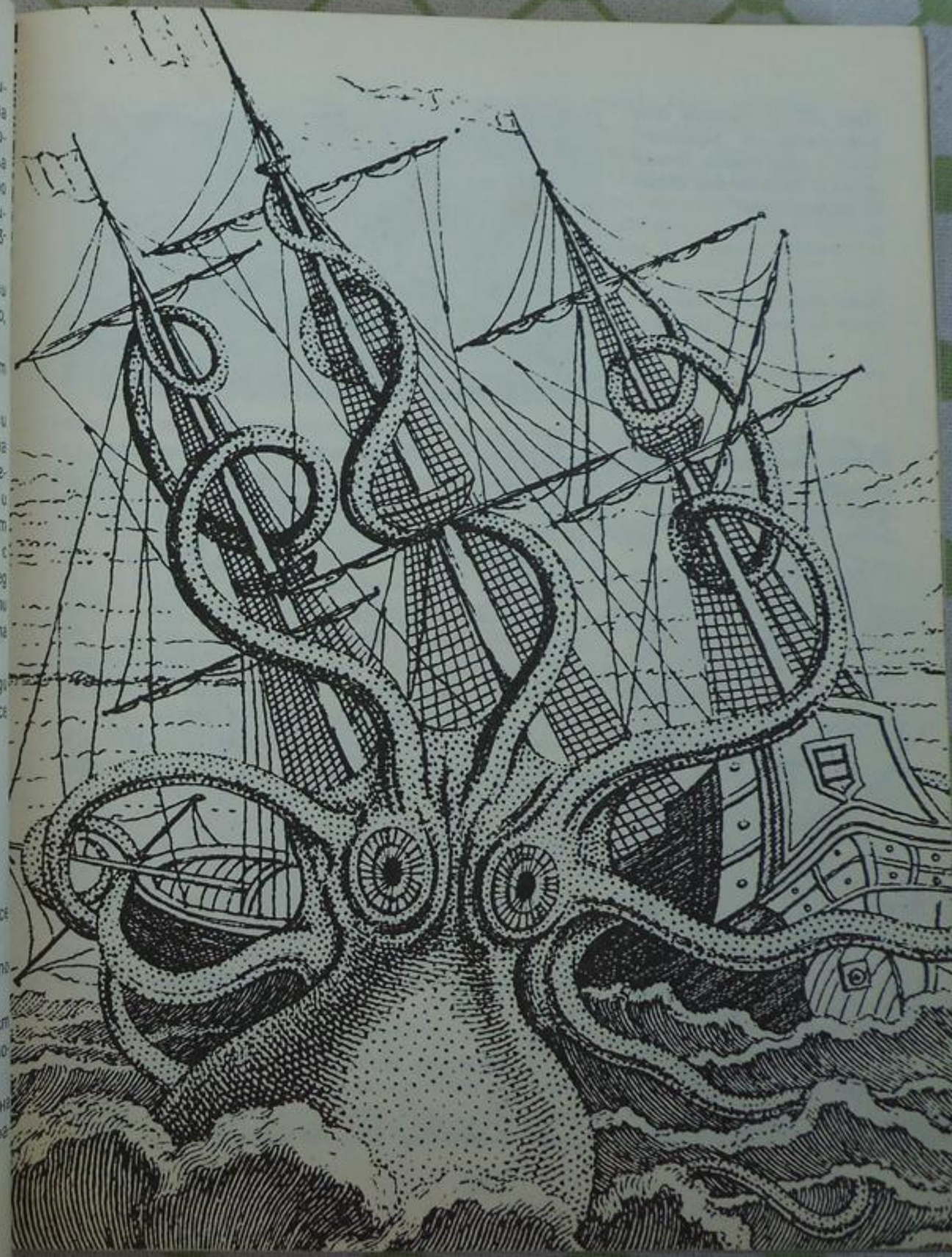
Читателите на Магнус и на Егеде били чуждо-
на морето хора. Едни се ужасявали, други се
надсмивали.

Но написаното чели и моряци. Те упорито се
мръщели.

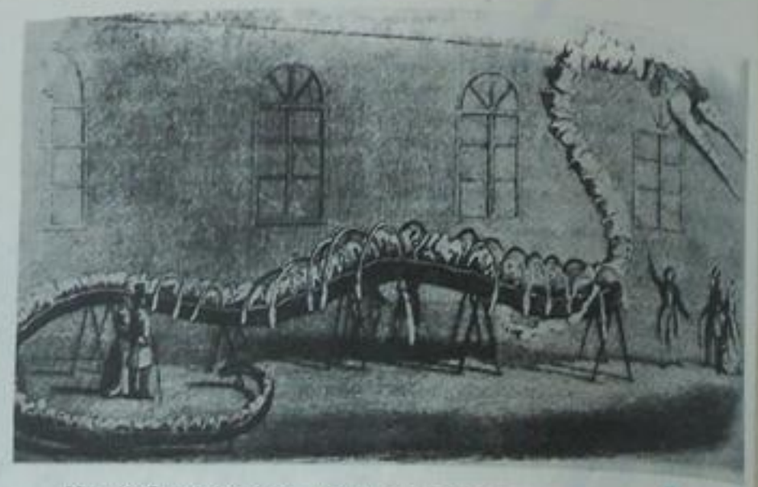
— Има нещо в морето! — казвали те, като-
смучели късите си лули и клатели глави.

Минали години. Ту от една, ту от друга част
на земното кълбо идвали известия за срещи на ко-
раби със същества, прилични на змейове.

И тъй, настъпил един октомврийски ден на
1873 година. Той се превърнал в празник за хора-
та, изучаващи живота в океана.



През 1875 г. учените били затруднени да определят какво е животното, притежавало този скелет. Може би морски змей?



В миналото моряците разказвали за страшни морски чудовища с големи и остри зъби

Край бреговете на Нюфъндлънд трима рибари — двама възрастни и едно момче — ловели херинга. Неочаквано забелязали на повърхността на водата тъмен предмет, който приличал на обърната лодка. Загребали към него.

— Та това е гърбът на някакъв звяр! — казал единият от възрастните рибари.

Като замахнал, той го ударил с канджата. Гърбът трепнал. Над водата се показали две „змии" — две пипала. Те се протегнали към лодката, обхванали я и „звярът" започнал да се потапя. Лодката се наклонила, загребала с борда си вода.

Пръв се опомнил 12-годишният Том Пикот, грабнал брадвата и започнал да сече пипалата. „Звярът" отново изплувал, обърнал се настрани и като освободил лодката, изчезнал в дълбините.

На повърхността се разляло синьочерно петно от течността, изпусната от „звяра". На дъното на лодката се гърчели двете отсечени пипала.

По тези следи познали морския хищник. Той се оказал калмар — роднина на познатата сепия. Само че този роднина бил с чудовищни размери. Наречли го архитеутис.

И именно оттогава на учените им потръгнало. Морето изхвърлило на остров Нюфъндлънд около двадесет архитеутиса. Един от намерените калмари имал дължина с опънати пипала 17 метра. Очите му били с диаметър 40 санти-

До миналия век много хора си представяли, че морето е пълно със страшни животни, пред които са безсилни

метра, а пипалата — дебели колкото човек.

Скоро след това един архитеутис едва не попаднал в плен. Екипажът на френския кораб „Алектон" се натъкнал на калмар с дължина седем метра. Харпунирали го, но при опитите да измъкнат животното на палубата, тежащо според твърденията на моряците 2—3 тона, въжето се скъсало и то изчезнало.

Така била разкрита тайната на морския змей.

Но старите моряци имат свое мнение по този въпрос.

— В морето още има туй-онуй! — казват те и смукват от късите си лули.

Карта на Лафери към книга на Олаус Магнус, XVI век. Горе — Исландия, вляво — Норвегия

МОРСКИ ЕЗИК

БАНКА

Понякога е много трудно да се разбере езикът на моряците.

Ако чуете боцмана да говори с някой моряк за „банка“, не мислете, че ще го изпраща на брега да тегли пари. Трябва внимателно да се проследи целият разговор, за да стане ясно за каква именно „банка“ се говори.

Може боцманът да казва:

— Минахме на една миля южно от Ставрова банка...

Тук под „банка“ той разбира плитчина, обкръжена с дълбока вода.

Може да заповяда:

— Ще гребеш на втората банка!

Сега става дума за седалките на гребците в лодката.

Може да нареди:

— Донеси празната банка от сребрин!

За моряка е ясно, че трябва да донесе голямата цилиндрична кутия с дръжка, в която се съхранява корабна боя.

Корабните „банки“ са различни и нямат нищо общо с банката на брега.

РАЗГОВОРИ НА БАКА

— Когато наближат студените месеци, над морето се появяват птичи ята. Прелетните птици се носят на юг. Настаняват се на по-топли места.

А под водата?

Къде посрещат зимата морските жители?

Както и другите — всеки има свои места.

От суровите полярни води китът отива да зимува в топлите води на Тихия или Атлантическия океан.

И рибите търсят по-топли места. Едни от тях се изтеглят на по-дълбоко — недалеч от бреговете, където са ловували през лятото. Други — в моретата, на хиляди мили от мястото, привлякло ги през летните дни.

Всеки има свой юг — рибешки или китов.

На земята е красива снежна нощ. Тихо вали сняг и покрива с бяла пелена улицата, натрупва преспи, засипва градината...

А под водата?

Под водата също вали сняг. Само че не бял, а кафяв. Меките парцали падат на дъното, засипват водораслите, корабните останки.

Ден след ден, година след година, хилядолетия от повърхността към морското дъно се сипят почвени частици, отнесени в океана от реките, миниатюрни скелети на морски организми. Дебели пластове тиня се трупат на дъното. Там се образуват цели хълмове, от които безшумно се сриват лавини от тиня. Кой знае какви тайни са погребани под тях? Може би там лежат постройките на легендарната Атлантида, изгнилите кораби на пътешественици, които много преди Колумб са достигнали Америка?

Сняг, мек, жълтокафяв сняг непрекъснато се сипе под водата.

Има ли елхи под водата? Откъде ще се вземат? Там няма никакви елхи. На морското дъно растат огромни зелени ламинарии, за камъните са залепнали червеникавите храсти на цистозирата...

И все пак под водата има елхи. Аз лично съм чел за две. Едната носели със себе си в поход съветски моряци. Било война и подводницата дебнела врага в морето. Но точно в полунощ в полутъмния отсек пламнали разноцветните новогодишни лампички.

Другата занесли под водата варненските леководолази. Още преди петнайсетина години те въвели такава традиция — да посрещат Нова година под водата. Завързвали на новогодишната елха тежест, за да потъне, украсявали я с разноцветни ленти, облечали черните костюми, нарамвали акваланги и начело с Нептун с тризъбеца в ръка скачали малко преди полунощ в морето. А които не можели да ги последват, стояли отгоре загърнати в дебели палта. В полунощ, щом гръмнели топовете и избухнели разноцветните ракети, под водата също пламвали бели, зелени и червени светлини — леководолазите запалвали своите подводни фенери и лампичките по елхата.

И който само веднъж присъствува на посрещането на такава Нова година, никога няма да забрави чудесната гледка — и във въздуха, и под водата греят новогодишни елхи.

Ето че и под водата може да се посреща Нова година. Само че вместо джуджета и снежанки там танцуват изненадани рибки.

МОРСКИ ИСТОРИИ

Случи се веднъж на 31 декември да бъдем на път. Корабът току-що беше излязъл от Варна. Бързахме да стигнем в Бургас. Събрахме се в каютката-компанията и за да убием времето, започнахме да си разказваме различни морски истории.

— Знаете ли — каза някой от пътниците, — да направим състезание: кой по-добре ще излъже.

— Може!

Започнаха разказите.

— Преди десетина години плавах в Северно море — каза един. — Попаднахме в щорм. Вятърът огъваше мачтите, гонеше вълните — ужас! Като започна да ни подхвърля: летим в каютите си от едната стена до другата. Мина щормът и ние пристигнахме в Амстердам. Но какво става? Няма вълни, а корабът ляга ту на единия борд, ту на другия! Оказа се, че не може да спре! Люля се дотогава, докато не го измъкнаха на брега.

— Какви ли не вълни има! — каза втори.

— А ето моята история — започна трети. — Плавахме в Средиземно море. Приближавахме Гибралтар и все ми се струваше, че нещо не е в ред, нещо липсва. Помня от предния път, че някъде тук имаше една скала. Всичко наоколо си е на мястото, само скалата я няма. Може би греша? Влязохме в пристанището. Всичко е нормално — брегът е същият. А къде е скалата? „Скалата — казаха — я няма. В тази скала преди три дни се блъсна кораб. Скалата се разби, а на кораба нищо му няма. Почистиха го и заплава нататък..."

— Много здрави кораби строят сега — потвърдих аз, погледнах в илюминатора и казах: — А нима сме пристигнали? Вече влизаме в пристанището.

— Празни приказки! До Бургас има още доста път. Това е невъзможно. Добре излъга! Ето кой е победителят!

Все пак всички погледнаха навън. Оказа се, че аз съм прав — корабът наистина вече е в пристанището. Само че не в Бургаското, а отново във Варненското. Върнали сме се — нещо в машината не било в ред.

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

Коя част от изминатия път е нарисувана тук?

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

Настроени новогодишно, решихме да обърнем тази викторина. Вместо въпроси, даваме отговори. На всеки морски термин или фраза слагаме по три отговора, но за моряците един е верният. Посочете го.

1. Държа се към брега. — *Плавам плътно до брега. Лежа по корем на пясъка. Завързал съм кораба здраво за кея.*

2. Отдавам котвата. — *Връщам котвата, която съм взел назаем. Разменяме си котвите. Заставам на котва.*

3. Бия склянката. — *Съупвам някакъв стъклен съд. Отбелязвам времето със звън на камбана. Удрям с желязо по палубата.*

4. Бал. — *Забава с танци. Единица мярка за силата на вятъра и вълнението. Оценка за успех с цифра.*

5. Баласт. — *Насип от дребни камъни и пясък върху платно на жп. линия. Тежест в плавателен съд за придаване равновесие и устойчивост. Ненужен товар.*

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „СРЕДИЗЕМНО МОРЕ“

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

А — кораб, който поставя кабели, Б — база на китоловна флотилия, В — ледоразбивач, Г — пътнически кораб, Д — подводница, Е — влекач, Ж — дълбачка, З — танкер

ВИКТОРИНАТА

1. Компасът показва курс не „север“, а малко по-различен — според величината на поправката на компаса.

2. По моретата безплатно пътешествуват водорасли, рачета и охлювчета, които са се закрепили на дъното на кораба. Освен тях — рибата-прилепало. Така и рапаната пристигна в Черно море.

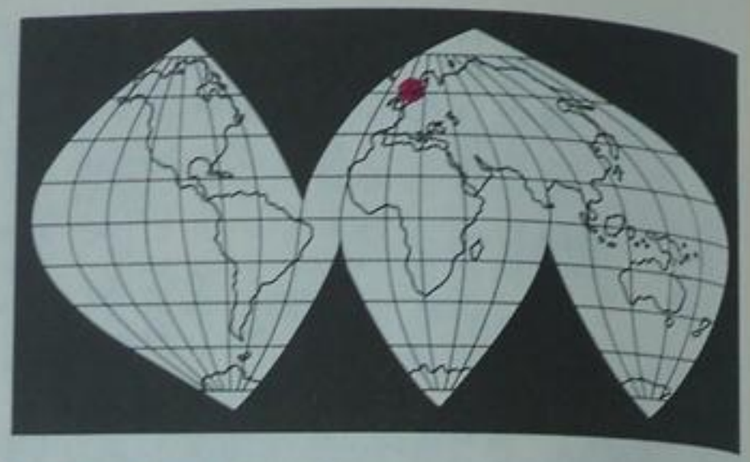
3. Може. Вече рекордната дълбочина на гмуркане без водолазни съоръжения е 100 метра.

4. Вероятно човекът. Нали повечето от морските обитатели издават някакви звуци и даже разговарят помежду си.

5. Някои от тези, които са катастрофирали. Имало е случаи, когато корабът е бил скъсан по средата и носът му са закарвали в едно пристанище, а кърмата — в друго. Тогава разстоянието от носа до кърмата може да бъде стотици мили!

6. „Галата“ — малко пътническо корабче за крайбрежно плаване, конструирано от български инженери. То е дълго 21 метра, широко — 3,70 метра, а двигателят с мощност 120 конски сили му осигурява скорост 11 възла. От пускането на вода през 1937 година то обслужвало Варненския залив, а при спокойно море извършвало и по-далечни рейсове. По-късно било прехвърлено да плава в Южното Черноморие, а през 1952 година го пренасят по суша в Русе. Сега плава във водите на язовир „Кърджали“.

БАЛТИЙСКО МОРЕ



Морето с големите заливи

ЛОЦИЯ. Балтийско море се вдава дълбоко във вътрешността на Северна Европа. Чрез няколко протока се съединява със Северно море. Най-голямата му дълбочина е 459 метра. Най-големи заливи: Ботнически, Фински и Рижски. Най-голямо пристанище – Ленинград. Големи пристанища: Талин, Рига, Калининград /СССР/, Гдиня, Гданск / Полша/, Стокхолм /Швеция/, Хелзинки /Финландия/.

Отминаваме големите светещи шамандури, които бележат фарватера покрай северните германски брегове. Тук корабоводенето е много улеснено – просто следваш шамандурите.

Навлизаме в устието на река Елба, околните брегове са ниски и не се виждат. Пред нас се е проточила колона от кораби, малки и големи: те отиват за Балтийско море или за Хамбург, а насрещните се връщат оттам. Навсякъде сновят пилотски катери, влекачи и яхти.

На юг се открояват високи здания, складове и кранове – това е пристанище Куксхафен.

Спираме пред Брюнсбютел. Оттук започва Килският канал, който пресича Ютландския полуостров и осем пъти съкращава разстоянието от Северно за Балтийско море. Бавно ни въвеждат в шлюза. Вратите се затварят и водата започва да бълбука – трябва да се достигне нивото на водата в канала, след което вратите се отварят и не след дълго корабът тръгва по канала. От двете страни се нижат зелени поляни с пъстри крави, малки спретнати къщички с играещи деца по дворовете. Гледката е приятна и отморяваща, особено за моряците, които дни наред са били сред сивите вълни на суровото Северно море.

Дължината на канала е 53 морски мили, широчината му е от 44 до 114 метра, а дълбочината е 13,5 метра. Прокопаването е завършено

през 1896 година, но от 1909 до 1914 година каналът е разширяван и удълбочаван.

След осем часа плаване стигаме до Холтенау. Тук също има шлюзи. С тяхна помощ корабът стига нивото на Балтийско море, вратите се отварят — вече сме в Балтийско море.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

Сурово е Балтийско море. Ясните дни се броят на пръсти. Тук е пътят на ураганни ветрове — циклони. През есента и зимата те се нижат на върволица един след друг от Атлантическия океан на изток, носят дъждове, влачат подире си мокрите опашки на мъглите.

Тук водата е прохладна и през август. Южните брегове представляват огромни бели плажове с кварцов пясък. Северните са нарязани и скалисти. Струпванията на хиляди острови наричат шхери. Шхери — това е лабиринт от вода и камъни.

Балтийско море е плитко. Малко са местата, където голям кораб ще рискува да се доближи до брега. Даже в средата на морето дълбочината обикновено е по-малка от 100 метра. Когато след войната решили да унищожат недостроените фашистки кораби и започнали да ги потопяват, самолетоносачът „Граф Цепелин" забил носа си в дъното. Тъпата му срязана кърма дълго стърчала във въздуха.

Цялата руска история е свързана с Балтийско море. Древните славяни го наричали Варяжко море. Оттук и изразът — „от варягите до гърците". Дълги години в устието на река Нева се намирала столицата на руската държава.

Именно тук са построени първите галери на Петър I, спуснат е на вода крайцерът „Аврора", построен е първият в света атомен ледоразбивач. От тукашните кейове са тръгвали на околосветско плаване първите руски експедиции. Оттук днес отплават изследователски кораби и риболовни флотилии.

В града на Нева започнала Великата октомврийска социалистическа революция.

КРАЙЦЕРЪТ „УТРИННА ЗОРА"

„Аврора" значи „утринна зора".

Стотици пъти крайцерът с това име е браздил балтийските води.

През една тъмна октомврийска нощ той стана първият революционен кораб.

Привечер на 24 октомври 1917 година по средата на Нева от морето към Николаевския мост плавала лодка. Двама души гребели, един бил на руля, четвърти стоял прав, хвърлял зад борда и веднага измъквал лота — вече с оловна тежест на края.

— Десет метра... Осем... Седем... Не е добре! Дълбочината намалява.

Моряците се спогледали.

Но още няколко загребвания и мокрото въже отново потънало до възела на десетте метра.

— Сега е по-добре!... Единайсет... Дванайсет...

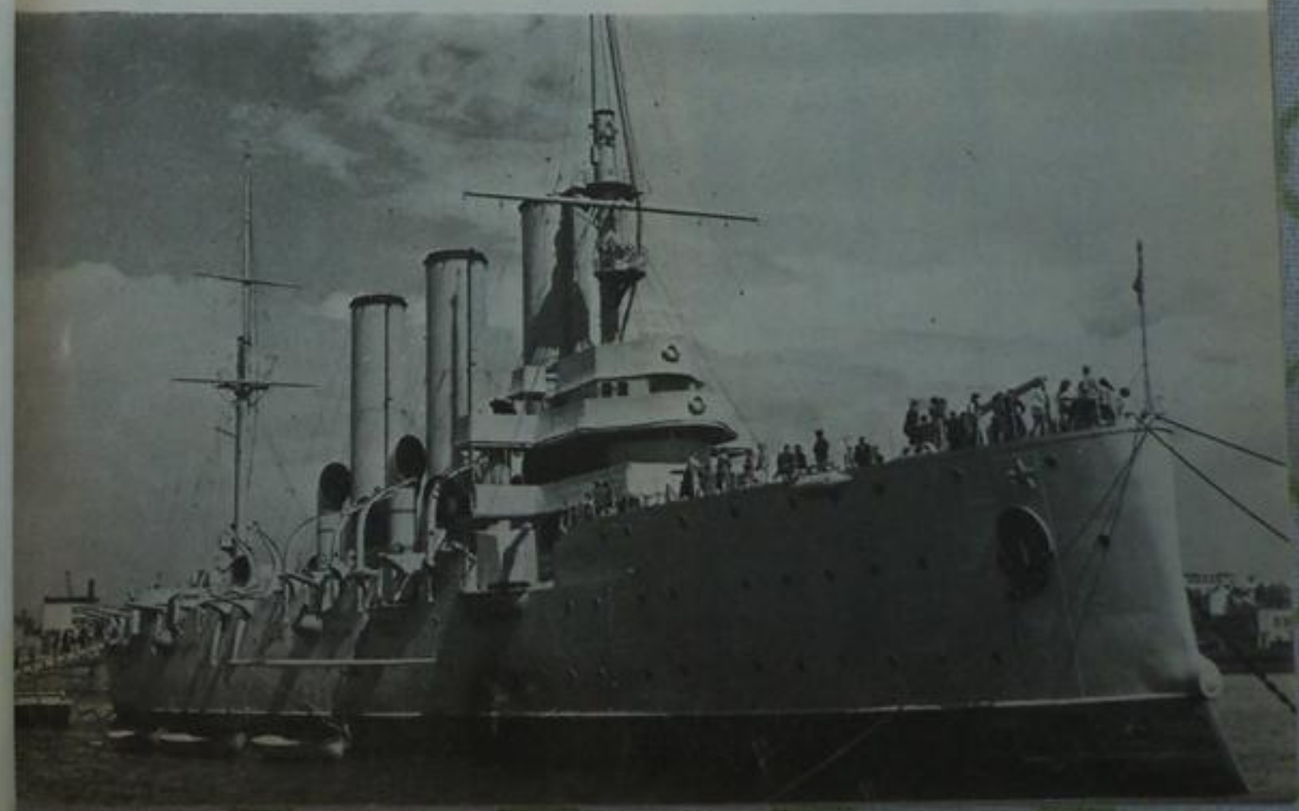
— Ще мине! — казал морякът на руля.

Лодката се завъртяла и изчезнала в тъмнината.

След час и половина на нейното място се появил силуетът на военен кораб. Машината работела на най-малък ход. Тесният лъч от прожектора опипвал водата пред кораба.

Крайцерът „Аврора" приближавал моста.

Щом заглъхнал шумът от котвената верига, от крайцера се отделили няколко лодки. В нощния сумрак над тях проблясквали щико-



Крайцерът „Аврора"

ве. Носовете на лодките глухо се ударили в гранитния кей на крайбрежната улица. Разгънати във верига, моряците се хвърлили към моста. Изплашената охрана избягала и се скрила в тъмните улички.

Мостът бил вдигнат. Като ръце нагоре стърчали пречупените половини на свода му.

— Веднага го свалете!

Корабните електротехници, чупейки в тъмнината кибритените клечки, ругаейки, пълзели по будката за управление и търсели електрическите прекъсвачи, моторите.

— Има ток!

Моторите забучали. Разделените части на моста бавно се спуснали, затворили се, слели се. Откъм Василевския остров се чул тропот. На моста се качили работническите отреди. Те отивали към Зимния дворец, към сградата на Централния телеграф, към Смолни.

Започвал 25 октомври. Зазоряването се. Слаба светлина обхванала половината небе. Тя осветила Нева, зеленикавите нефтени петна по нея, притихналите къщи.

Още една нощ и от крайцера ще тресне изстрелът на носовото оръдие, зелените и черните вълни — отредите на войниците и моряците — ще залеят дворцовия площад...

„Густав Васа“

„Виктория“

КОРАБИ-ПАМЕТНИЦИ

Не всеки кораб завършва живота си в завода, нарязан за старо желязо. Не всеки кораб загива в морска битка или на крайбрежните камъни. Има кораби, които смъртта е отминала.

Те са се превърнали в паметници.

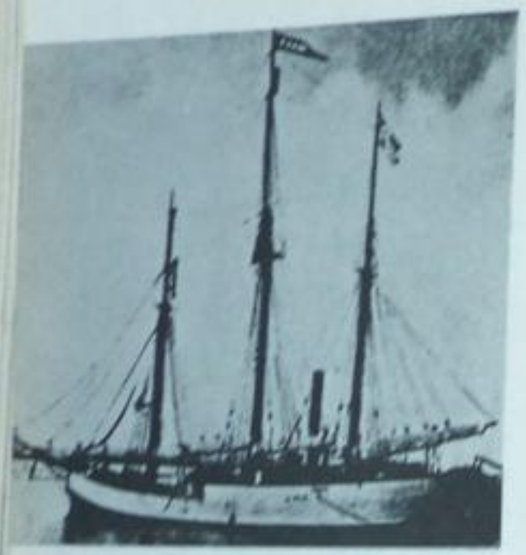
Вече разказахме за миноносеца „Дръзки“, който сега е на несменна вахта върху каменния си пиедестал в Морската градина във Варна.

В Ленинград на Нева завинаги е хвърлил котва крайцерът „Аврора“. С изстрелите на своите оръдия той даде сигнала за щурма на работническите и войнишките отряди срещу Зимния дворец. Той стана символ на първата в света революция на работниците и селяните — Великата октомврийска социалистическа революция. Съдбата на този кораб е безсмъртието.

Англичаните пазят като спомен от величието на ветроходната си флота два кораба. В Портсмът стои „Виктория“ — корабът на адмирал Нелсън. На неговия борд по времето на Трафалгарската битка адмиралът бил убит от случаен куршум.

„Кати Сарк“ е един от последните бързоходни ветроходни кораби. Имало е случаи, когато „Кати Сарк“ е изпреварвал параходите. Веднъж по време на войната ветроходът даже избягал от крайцер. При

„Кати Сарк“



„Фрам", корабът на Фритьоф Нансен

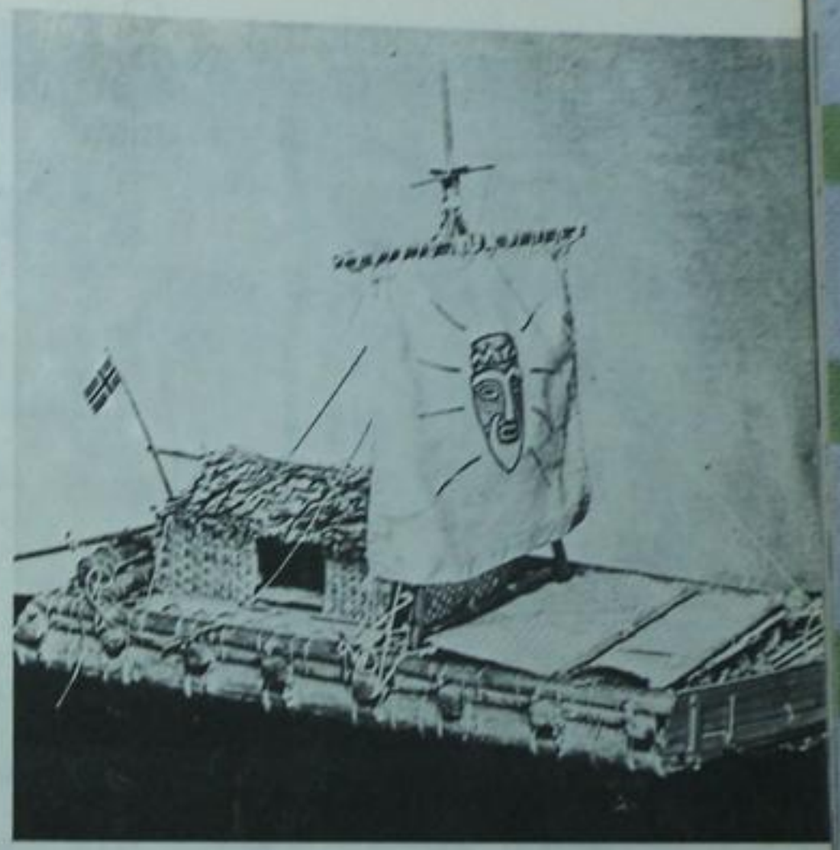
„Червеният вимпел"

свеж вятър той развивал ход повече от 20 възла. Сега „Катти Сарк" се намира в дока на брега на Темза. До него е яхтата „Джипси Мот IV", с която Френсис Чичистър сам извърши околосветско плаване.

Шведският кораб „ГуставВаза" е плавал само един ден. По време на първото си плаване се преобърнал и потънал. Този кораб е лежал на морското дъно триста години. Сега е изваден и е превърнат в кораб-музей.

„Червеният вимпел" бил първият боен кораб на Съветския тихоокеански флот. По време на гражданската война малкият кораб воювал край бреговете на Сахалин и Камчатка. Когато белогвардейците и интервентите временно ограбили властта в целия Далечен изток, „Червеният вимпел" не спуснал флага на съветската република. Той отишъл в неутралното пристанище Шанхай. Там белите няколко пъти се опитали да завземат кораба, но екипажът му го защищавал. Ето защо „Червеният вимпел" с право е наречен далекоизточната „Аврора". Сега неговото постоянно място е в пристанището на Владивосток.

Салът „Кон-Тики"



В Осло норвежците пазят три кораба. На „Фрам" е плавал знаменитият изследовател на Арктика Фритьоф Нансен. На сала „Кон-Тики" шестима смелчаци са пресекли Тихия океан.

А през 1970 година представители на осем нации преминаха Атлантическия океан с папирусовата лодка „Ра". Водеше ги отново норвежкият изследовател Тур Хейердал.

***ЛОЦИЯ.** Теченията в Балтийско море са слаби. Те менят направлението си в зависимост от вятъра. В протоците има две постоянни течения: едното е на повърхността — от Балтийско към Северно море, а второто — в дълбочините — от Северно към Балтийско море.*

Цветът на водата е почти зелен, но на плитчините вследствие на изобилните кафяви водорасли — кафеникав.

В Балтийско море трябва да се плава изключително внимателно, тъй като във всяко време, на всяко място често се срещат кораби.

Костюм и снаряжение на водолаза: 1 — шлем; 2 — нагрудник; 3 — хидрокостюм; 4 — въздушен шланг; 5 — сигнално въже; 6 — телефонен кабел; 7 — олово тежест (втората тежест е на гърба); 8 — обувки с оловни подметки

По дъното бавно се придвижва водолаз. След него, вдигайки облаци жълта тиня, се влачат въздушният шланг, сигналното въже, телефонният кабел. Изплашени от движението им, плоски калкани ужасени се хвърлят встрани. Раците се разбягват. Човекът с тежките оловни обувки затъва в тинята до глезените. Крачка... Още една...

Ако забрави да изпусне през шлема си излишния въздух, ще изплува и обърнат по гръб, ще плава като голям бял мехур. Като изпусне излишния въздух, подобно на камък ще тръгне към дъното.

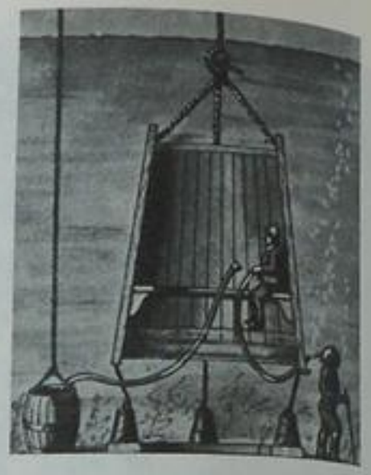
Водолазът е свързан с кораба. Шланг, въже, кабели — за водолаза те са не само въздух и спасение, но и вериги. Човекът ги влачи десетилетия.

Но настъпил денят, в който човекът сложил на гърба си бутилки със сгъстен въздух, на лицето — маска, а на краката — плавници. От подводен пешеходец той се превърнал в подводен плувец.

Тоб минава като сянка над самото дъно, обикаля скалите, вмъква се в подводните пещери. Като покорно стадо'го следват сребристи рибки. Любопитният рак гледа след него с изпъкналите си очи. Извиват се черните плавници. Ръцете на плувеца свободно са отпуснати до тялото.

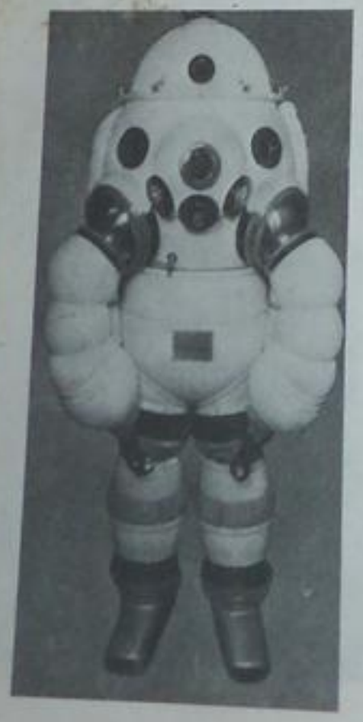
Акваланг — воден дроб — така наричат съоръжението, което освободи водолаза от шланговете и го направи приятел на рибите.

Съществували са проекти и за твърди, несвиваеми скафандри. Най-сполучлив от тях бил скафандърът на Галеаци. С него водолазът можел да се потапя на повече от 100 метра, защото налягането в скафандъра оставало такова, каквото е и налягането в средата, в която живеем. Наистина да се работи или да се върви с подобен тежък брониран костюм било почти невъзможно. Водолазът бил пренасян от място на място. Той само оглеждал потъналия кораб и съобщавал по телефона на повърхността за всичко, което наблюдавал.



Водолазен звънец, 1690 г.

Потапянето на Александър Македонски на дъното на морето в бъчва (старинна фантастична гравюра)



Аквалангистът е като рибата — във водата той няма тегло. Във водата той виси, както космонавтът увисва в космоса.

Първия съвременен дихателен апарат създадоха през 1943 година Жак-Ив Кусто и инженер Емил Ганян. Той се състои от една или няколко стоманени бутилки, напълнени със сгъстен въздух под високо налягане, и остроумно конструиран дихателен автомат, който подава въздух само след като се вдиша, и то с налягане, равно на налягането на околната среда — според дълбочината, на която се намира водолазът.

През последните две десетилетия леководолазният апарат, специалните костюми и различните други съоръжения на леководолаза непрекъснато се усъвършенстват: стават все по-удобни и по-сигурни.

Леководолазно снаряжение

Леководолаз

ОБЛАЦИ ПОД ВОДАТА

Корабът ни беше в пристанище. Като се разхождах по крайбрежната улица, забелязах до брега ръждивите останки на някакъв кораб. Те бяха покрити със зелен килим от морска салата. Гроздове от черни тясно притиснати една към друга черупки на миди висяха върху желязото.

В тихата вода сновяха черни риби-лястовици.

Бях взел със себе си фотоапарата в специален бокс за снимане под водата. Но за снимки беше вече късно. Слънцето беше потънало в ниския виолетов облак.

Свечеряваше се.

— Ще излезе вятър! — каза капитанът.

Свих рамене. Вълните не са страшни. Мога да се гмурна и да снимам под тях.

През нощта както внезапно се надигна, така и изведнъж вълнението утихна. Носовете, ограждащи пристанището, го потушиха.

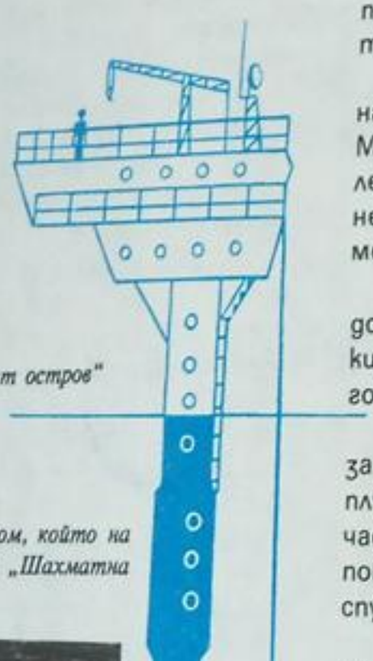
Когато на сутринта отново приближих до скалите, в подножието им глухо се пенеха малки вълни.

Сложих маската, прехвърлих на врата оранжевия бокс с фотоапарата и влязох във водата. Тук нищо не се виждаше. Някаква мътилка кипеше пред стъклото. Изчистих го — не помага. Заплувах навътре, към чистата вода, гмурнах се и се насочих към брега.

Жълтозелените облаци се въртяха пред мен. Разтревожени от нощното вълнение, бяха се вдигнали частиците тиня, малки парченца от водорасли, които се стелеха по дъното. Облаците се въртяха, пълзяха встрани, като му закриваха, ту откриваха различни участъци от дъното. Останките от кораба не се виждаха. Само веднъж или два пъти в жълтата мътилка се мярнаха техните сенки.

Върнах се на брега, излязох на скалата и започнах да събирам багажа си.

Наближаваше часът за отплаването на нашия кораб.



„Тайнственият остров"

Подводният дом, който на шега наричат „Шахматна кутия"

— Много ли трябва, за да се покорят морските глъбини? Необходимо е да се научиш да живееш без слънце, без свеж въздух, без земя под краката, без мириса на цветята и тревата.

Първият подводен дом е спуснат на морското дъно близо до Марсилия през 1962 година. Двама леководолази-акванавти живеят в него една седмица на дълбочина 10 метра.

Жак-Ив Кусто — създателят на дома — го нарече на името на гръцкия философ Диоген, за когото се говори, че живял в бъчва.

Обитателите на „Диоген" излизат от своето подводно жилище и плуват във водата по шест-седем часа на ден. Но те не се изкачват до повърхността. Горещия обед им спускат под водата в контейнери.

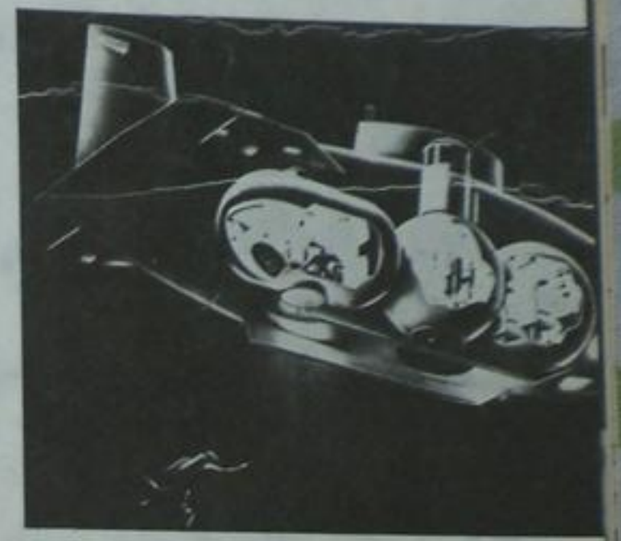
Следващият подводен дом на Кусто вече има пет стаи. Той е спуснат в Червено море на дълбочина 14 метра. В дома има спални, гостна и кухня. В гостната са телефонът и телевизорът. В дома се поддържа постоянна температура. Седем души живеят в него цял месец. Кусто нарече този дом „Морска звезда"

Третият дом на Кусто е построен във формата на огромно кълбо — 5 метра в диаметър. Той е потопен в Средиземно море на дълбочина 100 метра.

Три седмици екипаж от шест човека живее и работи в него. На шега акванавтите го наричат „Шахматна кутия".

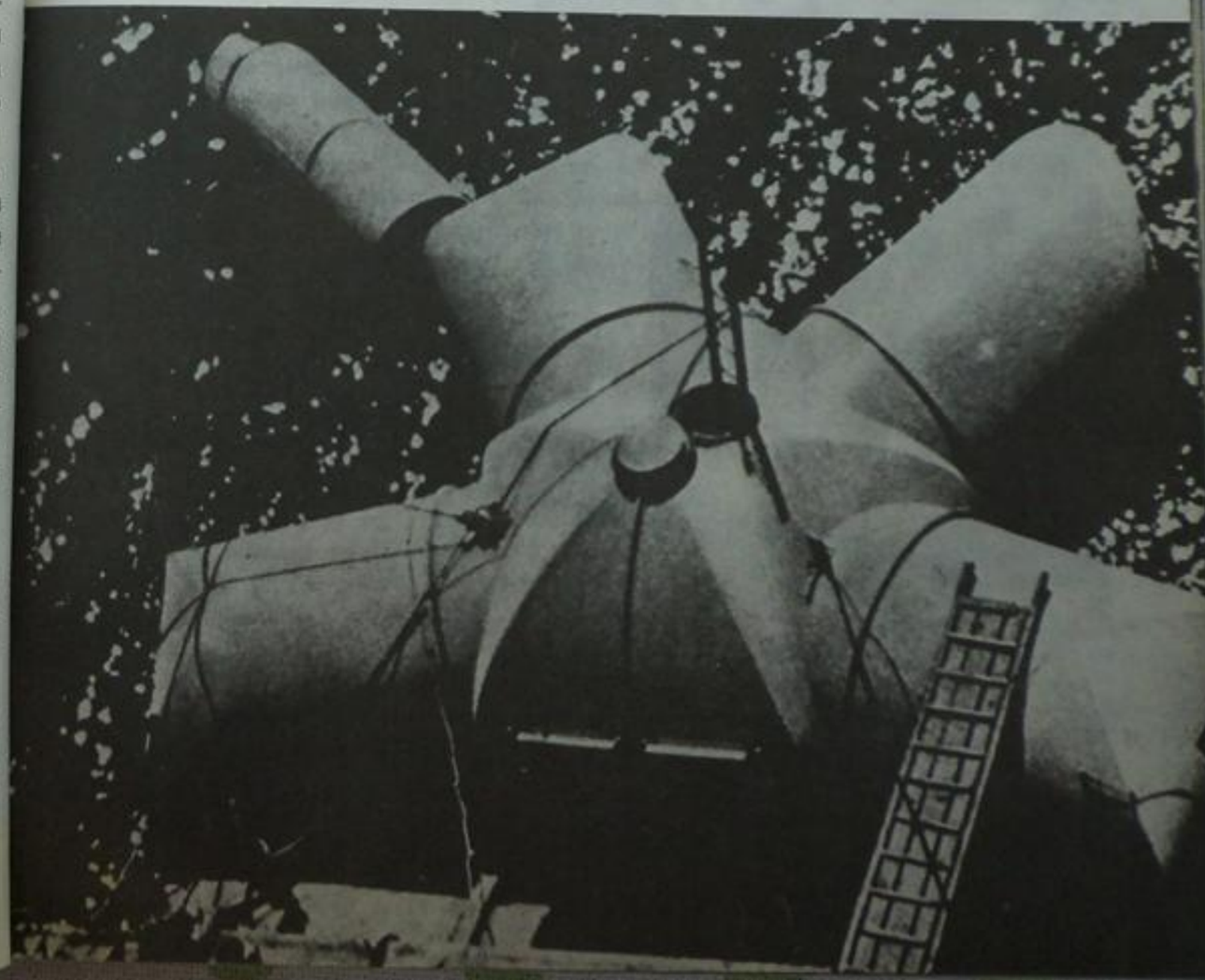
В американската подводна лаборатория „Силаб I" четирима изследователи прекарват дванайсет дни.

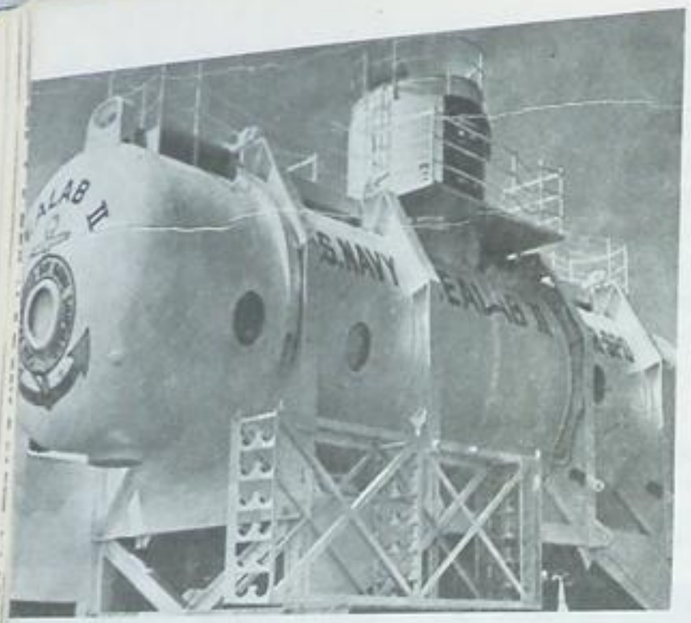
Плаващият дом-лаборатория „Тайнственият остров" е на котва на 100 километра от средиземноморското пристанище Ница. До дъното учените се спускат с помощта на асансьор, а двадесет илюминатора им позволяват да наблюдават живота под водата на дълбочина 50 метра.



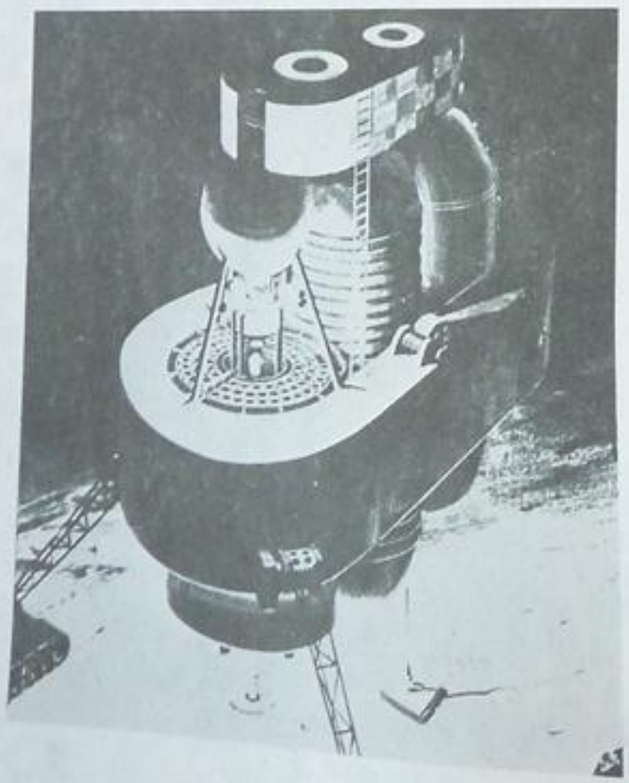
Модел на подводно плавателно съоръжение за изследване на океана

Подводният дом „Морска звезда"



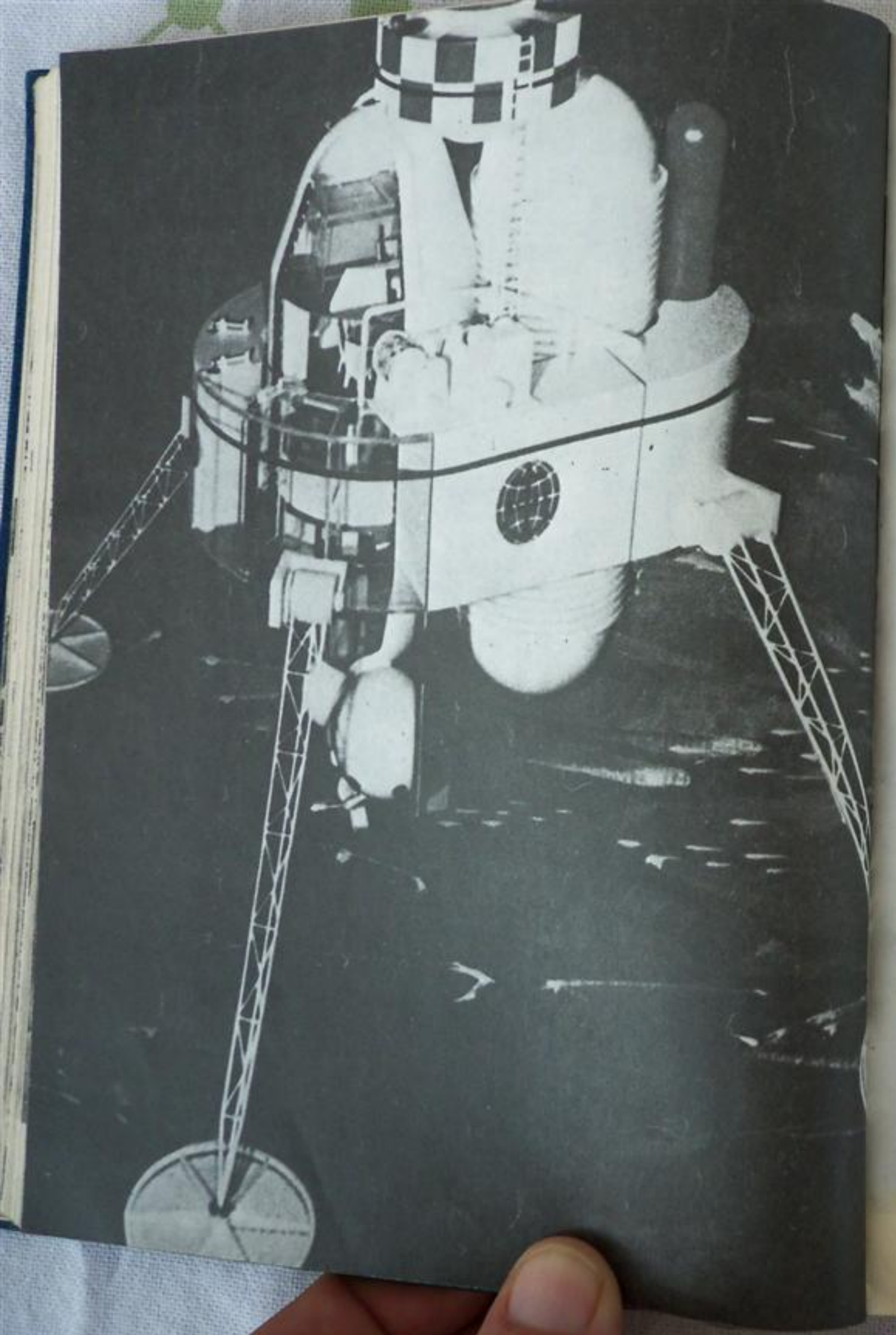


Американската подводна лаборатория „Силаб–II“



Водолази правят последна проверка преди голямото спускане на батискафа „Триест“

Модел на обитаема подводна станция



ГРАДЪТ ПОД ВОДАТА

Няма да мине много време и ние ще можем да посетим подводен град.

... Нашата малка подводница приближава целта на пътешествието. Зад стъклата на илюминаторите прелитат бели искри — блясват, отразили светлината, стремителните обитатели на глъбините.

На зеления екран на хидролокатора един след друг се появяват триъгълните върхове на сигналите. Това са къщите.

От зеленикавия здрач изплава огромно кълбо. То виси на няколко метра от дъното, задържано с вериги. В горната му част светят червени светлини, а две жълти светлини показват входа отдолу.

Нашата подводна лодка ляга на специалната платформа. Платформата се накланя и вкарва апарата във вътрешността на кълбото. Настъпва тишина. Времето минава и само редките удари по платформата подсказват, че зад стените нещо се върти. Не минава много и от приемната изтичат водата — лодката ни остава на сухо.

На края на илюминаторите пламват светлини, чува се изсвирване на сирена и командирът отваря люка.

— Имаме само десет минути — напомня ни той.

Минаваме по коридора към машинното отделение. Вентилаторите бучат равномерно, разпръсвайки във всички части на дома опреснен въздух.

Изкачваме се в лаборатория-отсек. Тук всяко отделение е заето от стъклени шкафове.

На полиците, в съдове, пълни с жълта течност, се кандилкат изпъкналооките, многоръките обитатели на морското дъно. На масите има епруветки с проби от грунта и водата. Тихи електронни прибори чертаят по лентите криволичещи линии. От време на време телефонът звъни.

На връщане към лодката се отбиваме и в гостната.

Тук почиват няколко души. В отсрещния ъгъл на стаята има два телевизора. На екрана на единия се мяркат кадри от кинокомедия, а вторият е настроен на вълна за следене на подводната работа. На неговия екран двама водолази работят с подводна сонда. Черна струйка нефт се вие в основата ѝ.

Верига от любопитни рибки се ниже над прозрачните шлемове на хората...

— От колко време сте тук? — пита моят другар-журналист един от жителите на подводния дом.

— Четвърти месец.

— Имате ли много работа?

— Изключително много.

— Какво не ви достига?

И без да дочака отговора, записва в бележника си: „Слънце".

— Време! — отговаря събеседникът му.

РАЗУЗНАВАЧИ НА ДЪЛБИНИТЕ

Хората изучават дълбините. Те плават с подводни лодки, спускат се под водата в тежки водолазни костюми, потапят се с аквалангн. Цяла армия щурмува морското дъно.

До големите дълбочини може да се достигне само със специални апарати: батисфери, батискафи, хидростати, подводници.

Батисферата представлява тежко стоманено кълбо. Спускат я в морето от кораб, вързана с много здраво стоманено въже. Хората, свити и притиснати един към друг, седят в кълбото и наблюдават подводния свят през кръглите прозорчета — илюминаторите.

В сравнение с батисферата батискафът вече е истински кораб. Той има електромотори и винтове. Може по няколко часа да плава в дълбините. И все пак повече прилича не на кораб, а на дирижабъл. Част от батискафа е запълнена с бензин, който е по-лек от водата. Ако се откачи баластът, батискафът изплава. Както и при дирижабъла, екипажът на батискафа се намира в отделна гондола.

Хидростатът е подобен на батисферата. Спускат го също от борда на кораба със стоманено въже. Но хидростатът не е кълбо, а

Изследователската подводница „Дениз", наречена още „Гмуркащата се чиния", напуска борда на кораба на Жак-Ив Кусто „Калипсо"

Батискафът „Триест“

Съветският подводен апарат „Атлант–I“

цилиндър. В него се седи много по-удобно, а най-главното е, че при авария или ако се скъса въжето, хидростатът може сам да изплава.

През 1960 г. швейцарският учен Жак Пикар със своя батискаф „Триест“ се спуснал в най-дълбокото място на планетата — Марианската падина в Тихия океан.

Батискафът докоснал дъното на дълбочина 10 916 метра.

Дълбочина — 11 километра без осемдесет и четири метра!

Налягане на водния пласт — 1156 атмосфери!

В момента на приземяването се вдигнало мъничко облаче тиня. Дъното било съвсем равно. И изведнъж през светлия кръг от лъча на прожектора се стрелнала риба!

За една секунда след многогодишна подготовка и тежък труд бил решен изключително сериозен научен въпрос: има ли живот в големите дълбочини на океана, където налягането е огромно, съществува пълен мрак и температурата на водата е само единдва градуса?

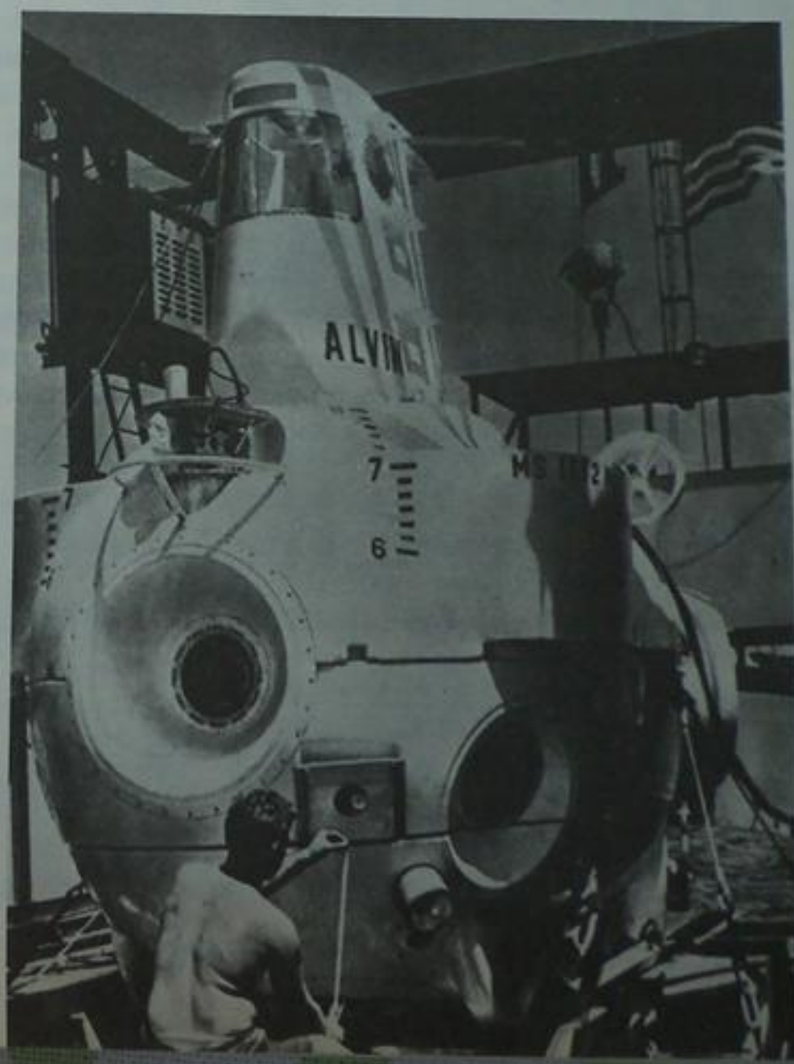
Животът е всемогъщ? Той е възможен навсякъде в морето, дори и в най-големите дълбочини.

Ето защо потапянето на Жак Пикар с батискафа „Триест“ не е само рекорд. Разрешен е и един сериозен научен въпрос.

Много удобни за подводни изследвания са малките подводници. Плоската „гмуркаща се чиния“ е построена от французина Кусто. „Чинията“ е снабдена с водометен движител. Екипажът е от двама души. Хората лежат в лодката на дюшеци и гледат напред през кръглите илюминатори.

Днес в дълбините на Световния океан се „гмуркат“ най-различни по предназначение и възможности малки подводници. С една от тях се полагат кабели на морското дъно или се монтират тръбопроводи, с други хората изучават живота на големи дълбочини. „Дениз“, „Север“, „Тинро“, „Алвин“, „Алюминаут“, „Субмарин“, „Стар“, „Пайсиз“ са имена на известни подводни апарати.

Заобиколени от десетки прибори в тясното пространство на малките изследователски апарати, хората с трепет наблюдават тайнствения свят на дълбочините



Малката изследователска подводница „Алвин“ се е спускала на дълбочина до 2 километра

ЛОЦИЯ. В Балтийско море се вливат много реки. Затова водата в него е слабо солена. Приливите са почти незабележими. През зимата северната и средната част на морето замръзват.

ПРОМИЛ

Преди още да стана моряк, срещнах в книгите думата „промил". А какво означава тази дума — не знаех.

Помогна ми случаят.

Веднъж в Кронщат разговаряхме с един момък за риболов. Момъкът се наричаше Гриша.

— Ех — каза той, — каква щука хванах вчера в морето оттатък фара. С въдица!

Гриша е сериозен момък, сега завършва университета — не обича да се шегува. И изведнъж — щука в морето!

Работата е ясна: щуката е сладководна риба и не живее в морето. За това даже и приказки има. И изведнъж — с въдица, в морето!

— Лъжеш! — казах аз. — Откъде щука в морето? Ти, братко, в реката си я хванал или насън си я видял. На бас се хващам!

— Готово!

На другия ден отидохме с лодката оттатък фара.

Хвърлихме въдиците. Изчакахме час и половина и започнахме да теглим.

Дърпа.

Измъкнахме — щука! Голяма, зъбите — като гвоздеи. Ако те щракне, половината ти ръка ще отнесе!

Що за дяволия! Зад борда — море, а в лодката — щука.

— Ух! — даже горещо ми стана.

Пресегнах през борда, гребнах в шепата си вода и наквасих устните.

А водата — сладка!

Съвсем не бях съобразил: във Финския залив се влива Нева, много рекички, наоколо има блата, езера... Ех, главо!

— Няма никаква сол! — показах водата на Гриша.

— Два, три промила — отговори той.

Тогава ми обясни всичко: оказа се, че с „промил" се бележи солеността — една част соли на хиляда части вода. Два промила — това е една чаена лъжичка сол в кофа вода. Каква соленост може да има!

Излиза, че в морето живеят и щуки!

Живеят, ако им разрешава „промилът" — солеността.

ПРОМИЛЪТ СЕ БЕЛЕЖИ СЪС ЗНАКА
‰

НАСЛЕДНИЦИ НА БРИГАНТИНИТЕ

Край нас минава голям учебен барк — четиримачтов ветроходен кораб, нисък, дълъг, с бели кули от ветрилата над палубата.

Някой от пътниците въздъхна и каза:

— Сякаш лети! Това е наследник на бригантините.

Но баркът не летеше, а плаваше. Той цепеше с носа си водата, врязъл дълбоко в нея своя кил.

След това иззад носа се появи катер. Той току-що беше излязъл от пристанището и бавно се движеше. Катерът се отдалечи малко и изведнъж зад кърмата му се надигна белият гребен на вълна. Катерът се понесе по-бързо, още по-бързо и на края полека, сякаш с нежелание, започна да излиза от водата. Бордът се показа във въздуха, килът увисна над водата. Кате-

Кораби на подводни криле

рът се движеше, като се опираше само на късите си крила под дъното. Той почти летеше.

След него се появи друг, тъпомуцунест, широк като цървул. С прави отсечени бордове. Моторите така ревяха, че ги чувахме чак на палубата. Той се движеше, заривайки се във водата, като образуваше голяма вълна. Но ето че и той увеличи оборотите на мотора си, издигна се и се понесе, без да докосва с дъното си водата. Той оглади вълните, като измете пяната под борда си. Той наистина летеше.

Помислих си, че на катера липсва стройността на барка, неговите крилати ветрила, но все пак именно той, катерът, е истинският наследник на бригантините.

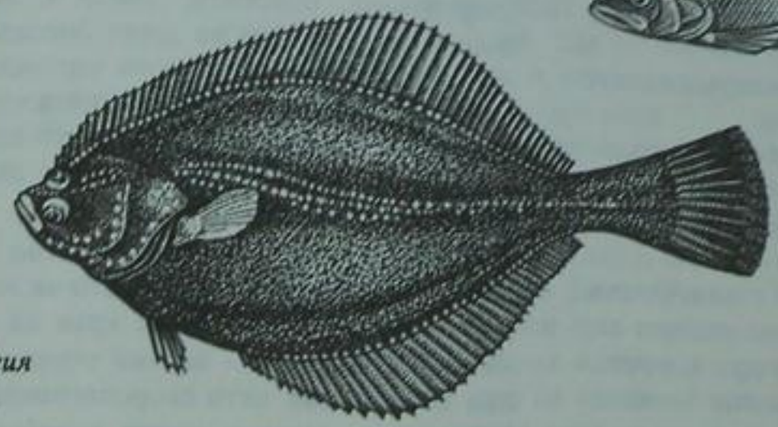
Катерът на подводни крила се плъзга по водата, като се опира на тях. Само гребният му винт е потопен във водата.

Катерът на въздушна възглавница се движи по друг начин. Силните мотори изхвърлят под дъното му струи въздух и го повдигат. Той се плъзга не по водата, а по въздушния слой.

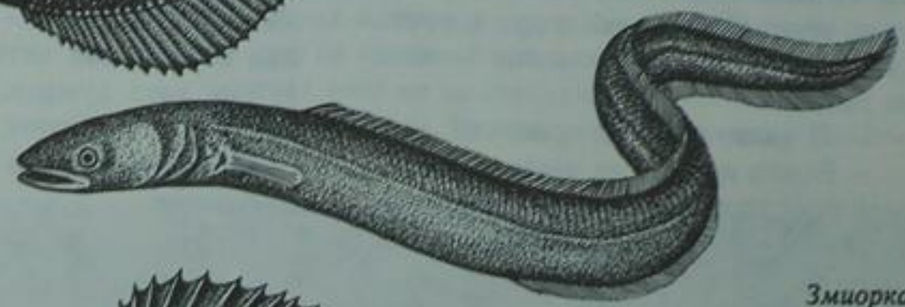
Кораб на въздушна възглавница

КОЙ ЖИВЕЕ В МОРЕТО

Корюшка



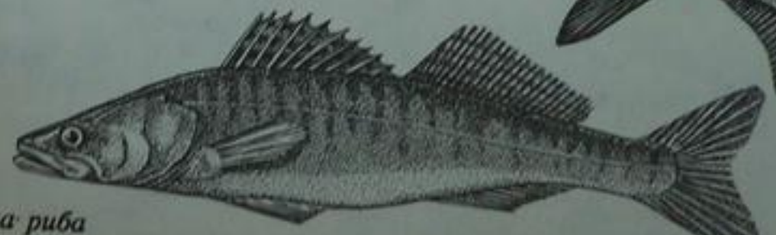
Писия



Змиорка

Костур

Платика



Бяла риба

МОРСКИ ЕЗИК

СТРАННАТА БОЛЕСТ

Един мой приятел, капитан на кораб, веднъж ми се оплака:

— Знаеш ли, заболял съм от странна болест?

— Каква болест? Не може ли да се лекува?

— Опитах, но нищо не става. Оказа се, че вместо да говоря на родния си език, употребявам такива думи, които сухоземните ми сънародници въобще не разбират.

— И какво лечение приложи?

— Реших изобщо да изхвърля всички морски термини от своя речник и да ги заменя с ония думи, които открай време съществуват в народната реч.

— Това е било най-правилното лечение.

— Напротив, получиха се твърде нежелателни резултати. Веднъж, когато бяхме на ремонт, ме поканиха в едно училище да изнеса лекция за корабоплаването. Исках да не отстъпвам от взетото решение и всеки път се опитвах да замествам морските термини с обширни обяснения. Така например вместо думата „рея“ казвах: „обла дървена греда, леко надебелена в средната част, хоризонтално прикрепена на висок дървен стълб, вертикално поставен на кораба...“ Вместо думата „рул“ бях принуден да повтарям: „вертикална пластина, която с помощта на лост или на друга специална предавка се завърта на вертикална ос, прикрепена към подводната част на задния край на кораба и която служи за изменяне на посоката при движение на последния...“

Получи се, както вече вероятно си разбрал, голяма каша. Времето за лекцията не ми стигна и на края аз се мъчех да изговарям всички определения на един дъх като скоропоговорка. И тъй като думите, които изискваха подробни обяснения, бяха много, лекцията ми заприлича на заклинание на магьосник.

— Опасна болест — съгласих се с моя приятел. — Също като морската болест.

— Точно обратното — възрази капитанът. — Морската болест държи само когато си в морето. Слезеш ли на сушата — изчезва. А тази болест се появява, щом стъпиш на сушата.

И аз, когато се наложи да плавам с корабите, се убедих колко прав е бил моят приятел-капитанът. Морският език не е нищо друго освен специален морски инструмент, с който всеки моряк трябва да си служи уверено.

РАЗГОВОРИ НА БАКА

Как мислите, по-храбри ли са станали хората, или по-страхливи? Ето, казват, че по-рано сами излизали само с вила срещу мечки, отбранявали са се от глутница вълци, а сега...

— Що се отнася до мечките и вълците, не зная, но ако става дума за морето...

Кое в морето е най-страшно? Винаги са казвали — акулата. Попаднеш ли насреща ѝ — смятай се загубен: ще те излапа заедно с презрамките.

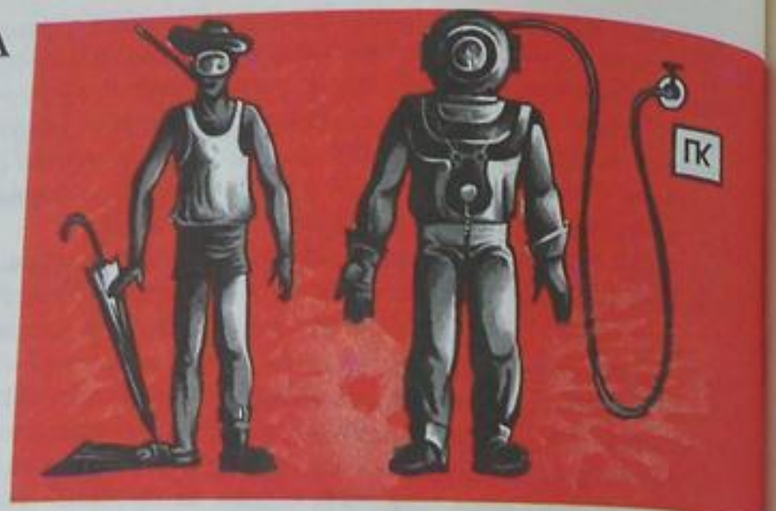
И кое още? За кого пишеха, че ако докопа водолаз — край. Ще го омотае с краката, ще го клъвне с клюна си и ще го изсмучи, както паякът изсмуква мухата. За октопода.

И ето че човекът изобрети акваланга. С него стана като риба във водата. Гмурка се, среща се с подводните обитатели, лови ги. Оказа се, че акулата не се приближава към човека, само се върти наоколо, а понякога позволява да я дръпнат и за опашката. А октоподът въобще си е страхлив — види ли човек, почервенява от страх и веднага се завира в някоя пукнатина или — дим да го няма!

Човекът вече не се страхува от тях.

Излиза, че под водата хората са станали по-храбри.

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА



Живеели двама разсеяни водолази.

Веднъж облекли своите водолазни костюми и се отправили към водата. Видял ги един моряк, който минавал наблизо.

— Какво става с вас?! — възкликнал той. — Как сте облечени? Нима така трябва да се обличат водолазите?

— Ние сме много разсеяни!

— Да предположим, че единият от вас не е чак толкова разсеян! С него под водата нищо няма да се случи. Но другият действително е зяпльо. Той не трябва да отива така под водата.

Кого имал пред вид морякът?

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. До каква дълбочина могат да се спускат батискафите?

2. Защо в древността са наричали Балтийско море Янтарно?

3. Могат ли ветроходните кораби да плават срещу вятъра?

4. Въоръжават ли с ракети невоенни кораби?

5. Добра ли е за пиене морската вода?

6. Как се наричат корабите на подводни криле, които през лятото превозват пътници по българското крайбрежие?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „СЕВЕРНО МОРЕ“

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

На рисунката е показан протокът Ламанш.

ВИКТОРИНАТА

1. Държа се към брега — плавам плътно до брега.

2. Отдавам котвата — пускам котвата и застават на котва.

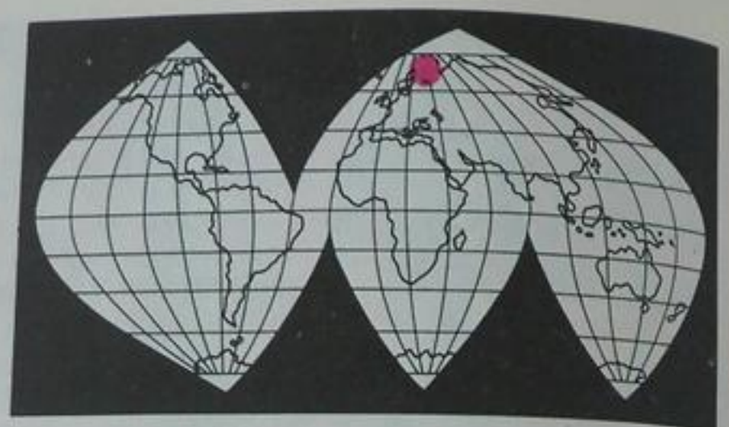
3. Бия склянката — отбелязвам времето със звън на камбана.

4. Бал — единица мярка за силата на вятъра и вълнението.

5. Баласт — тежест в плавателен съд за придаване на равновесие и устойчивост.

БАРЕНЦОВО МОРЕ

Море на снежните взривове



ЛОЦИЯ. Баренцово море е разположено между северните крайбрежия на Европейския континент, Нова земя, Франц Йосифова земя и Шпицберген. Дълбочината му не е голяма – 100 – 350 метра, само на отделни места е повече от 400 метра. Най-голямото пристанище е Мурманск /СССР/.

Баренцово море е твърде топло за арктическо море. Южната му част не замръзва дори и през зимата. Тук минават водите на Североатлантическото течение. Температурата им е +4, +12°, а солеността – 35‰. На север, в районите на Шпицберген, Франц Йосифова земя, Нова земя, се срещат айсберги.

В Баренцово море има доста силни приливи: в района на Йоканга височината им достига 6 метра. Грунтът е тиня, пясък.

Влизаме в Баренцово море. То ни посреща със синевата на чистото си студено небе, със слабия вятър. Слънцето е над гранитните върхове на възвишенията. В полунощ то се спуска към хоризонта и без да докосне водата, отново тръгва нагоре.

И изведнъж тъмнокафявите брегове потъват в бяла пелена. Във въздуха заблестява, нещо се върти. Това е снежен заряд. Над мачтите се носят мръсносивите парцали на облаците. След половин час зарядът изчезва. Опушеният лилав облак отминава встрани, а над нас отново е синьото небе с бледото студено слънце.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

Баренцово море малко прилича на останалите северни морета. То не е сковано от ледове дори и през зимата. В силните студове непрекъснато изпуща пара. Топлото течение докарва тук топлина от далечните брегове на Флорида. За привилегията си да не замръзва морето заплаща с безкрайни мъгли, със снежни бури. През зимата над него бляскат светкавици, северното сияние развива и завива разноцветни електрически ленти. В наушниците на радистите постоянно трещи, а на екраните на електронните прибори играят тънките зелени езичета на смущенията.

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

МОРЕПЛАВАТЕЛЯТ БАРЕНЦ

В една от залите на морския музей в холандския град Хага има голям модел на дървена къща. Предната ѝ стена е снета. В средата на пода гори огън. Няколко души лежат на нарове край задната стена. Към гредите са приковани морски инструменти, виси часовник. До него — флейта.

Това е обстановката в дома, в който през 1597 година са зимували участниците в експедицията на Баренц. Те са били седемнайсет човека. Дотогава никой от европейците освен руските помори не е зимувал толкова далеч на север. Домът, който са построили участниците в експедицията, след като слезли от затиснатия сред ледовете кораб, се намирал почти на най-северния край на Нова земя.

Необикновени хора живели почти една година под покрива на този дом. Студът, полярната нощ, скорбутът може да сломят и най-устойчивите. Но сред екипажа на Баренц нямало нито кавги, нито разпри.

Когато настъпило лятото и морето се очистило, холандците не успели да изведат кораба си от заliва, натъпкан с ледове, и потеглили с две лодки на юг. Гладът и болестите ги преследвали през целия път.

Срещата с поморите спасила холандските моряци от гибел. Като получили от руснаците храна и разпитали за пътя, те се добрали отначало до Колския полуостров, а след това с попътен кораб се завърнали в родината си.

Домът на Баренц

Но когато украсеният със знамена Амстердам посрещал смелите пътешественици, Баренц вече не бил между тях. Забележителният капитан умрял в лодката по пътя от Нова земя. Той бил мълчалив, спокоен човек. През дългата полярна нощобичал да свири на флейта.

„ЯСТРЕБ“

Все още плаваме край бреговете. Равната верига на хълмовете се точи край десния борд. Слънцето свети. Хълмовете са тъмнокафяви, с малки снежни шапки. Там, между два ниски хълма, е входът към Колския залив. В дъното на залива е Мурманск.

Няма да влизаме тук, но ще разкажем за един кораб. В тази история има и от романтиката на революционната младост, и от мъката на старостта, която неминуемо застига всеки...

На 25 октомври 1917 година в Петроград, на крайбрежната улица на Нева, край паметника на пътешественика Крузенщерн, се събрали много работници. Те нетърпеливо се вглеждали към залива.

— Идва! — понесло се на края в тълпата. — „Ястреб“ идва!

Към крайбрежната улица приближавал стражеви кораб. На палубата му били натрупани сандъци. Когато корабът застанал до стената, отворили сандъците. Появили се картечници, винтовки, цинкови кутии с патрони.

Няколко дни преди това „Ястреб“ бил в Хелзингфорс. Екипажът знаел — наближават големи събития. Когато извикали командира в щаба на революционните моряци, всички разбрали — революцията започва!

В щаба казали на командира: „Вземете оръжие и бързо го откарайте на питерските работници.“

Малкият кораб излязъл в морето. Стрелката на машинния телеграф през цялото време стояла на „Пълен напред“. Командирът неспокойно поглеждал часовника. Трябвало да се бърза.

И „Ястреб“ пристигнал навреме.

— Сега дойде краят на Керенски! — казвали работниците. — Благодарим, балтийци!

Минали години, отшумяла гражданската война. „Ястреб“ преминал от Балтика в Черно море и там служил няколко години в граничната охрана. След това предали кораба на търговския флот. Той преплавал много морета и на края отново се озовал на Север. Тук го срещали и край бреговете на Нова земя, и в далечните заливи на Морето на Лаптеви. А когато започнала Отечествената война, „Ястреб“ отново е призован за военна служба. Старият кораб се сражавал в Бяло и в Баренцово море.

След войната го изпратили в Мурманското пристанище. Когато извеждали ледоразбивача „Ленин“ за изпитания в Колския залив, пред влекачите се движел „Ястреб“.

МАЧТИТЕ

Погледнете през илюминатора. Тук, край Колския полуостров, също непрекъснато срещаме кораби.

Най-напред се показват техните мачти.

Добре помня как в Морското училище ни внушаваха: „Мачта се нарича кръгло дърво, което стои вертикално..."

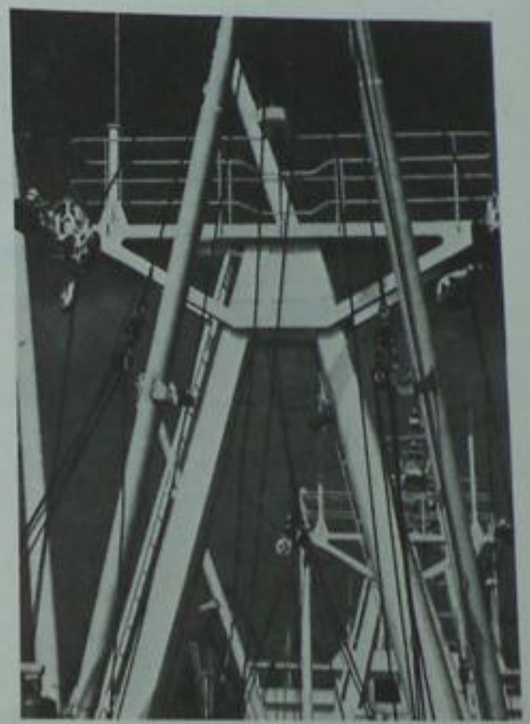
Още тогава за първия си морски поход попаднах на ветроход. Гледам — мачта. И наистина тя е дървена, кръгла, стои вертикално.

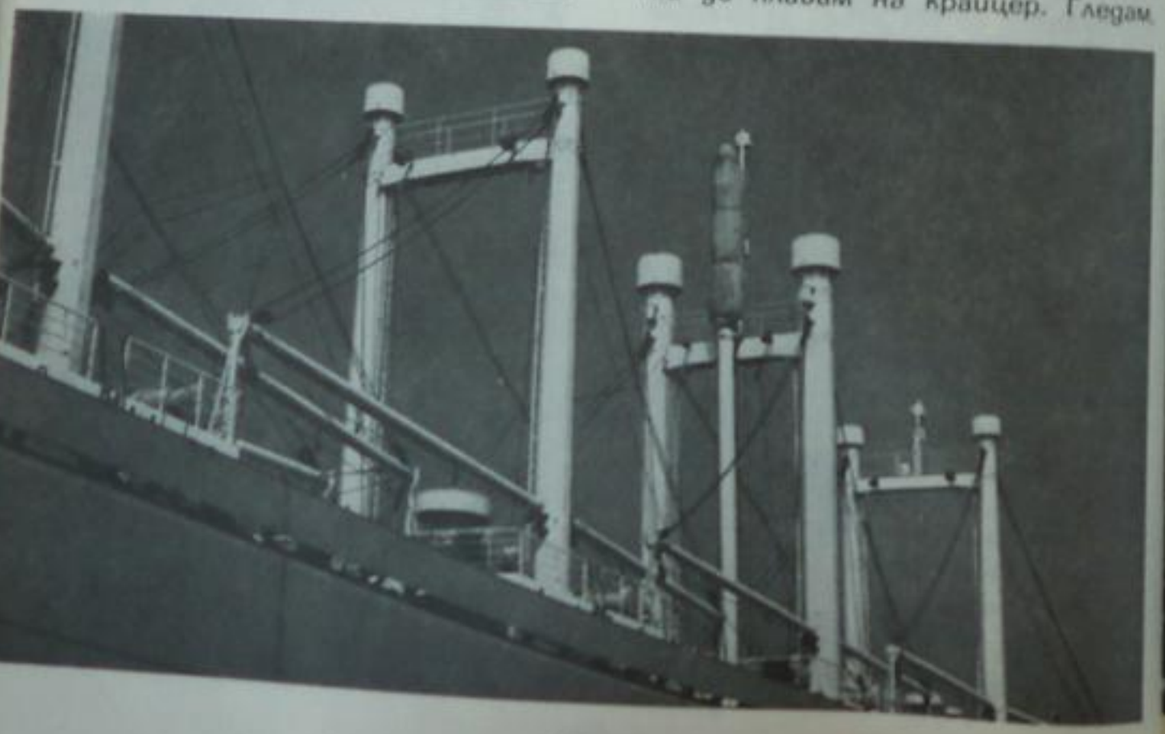
След това плавах на учебен параход. И тук имаше мачта. Кръгла, стои вертикално. Само че не беше дървена, а желязна.

По време на войната ми се наложи да плавам на крайцер. Гледам пред комина има много висока желязна кула. На нея има мостици, надстройки, прожектори, далекомери, само антените са около десет. „Мачта" наричат тази кула. Ама работа!

Какви ли не мачти съм виждал след това! Дървени, стоманени, ажурни, кулообразни, трикраки... На товарните кораби всяка мачта представлява цяла система от съоръжения за вдигане на товари. Има и кранове, и стрели. Мачтите често са построени над трюмовете във вид на буквата „П" или на буквата „А", за да могат по-удобно да поемат товара...

Ето ти сега „кръгли", ето ти и „дървени"!... Вероятно в училището са ни казвали повече за мачтите, но аз съм го проспал.





АВТОПРОКЛАДЧИК

— Кой води кораба?
— Капитанът.
— А кой му помага?
— Помощниците.
— А на помощниците?
— Приборите.

Пред помощник-капитана има карта. В десния долен ъгъл на картата се вижда Колският полуостров. Нашият кораб плава към него. По диагонала на картата бавно се движи светло петно. Този прибор — автопрокладчикът — показва нашето място на картата.

Помощник-капитанът взема добре подострен молив и драсва върху петното едно кръстче. Верижка от кръстчета се точи към полуострова. Скоро ще бъдем близо.

Скритата под картата лампичка хвърля на хартията светлото петно. Корабът плава по морето, а лампичката се движи под картата. Ако корабът свърне вляво, ще завие и лампичката.

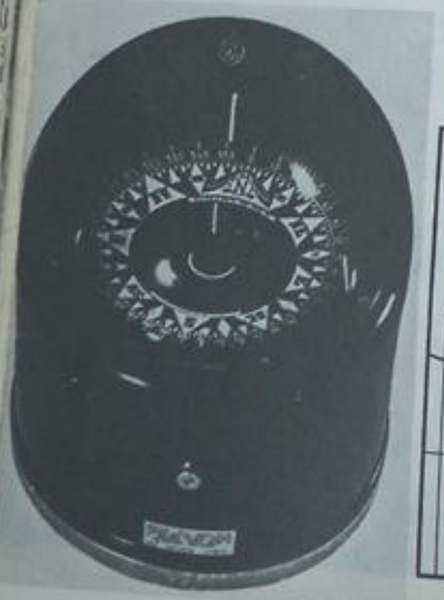
Кой съобщава на автопрокладчика курса и скоростта? Жирокомпасът и лагът. Тези прибори са съединени помежду си с кабели. По кабелите пробягват сигналите:

— Курс 135°! — казва компасът.

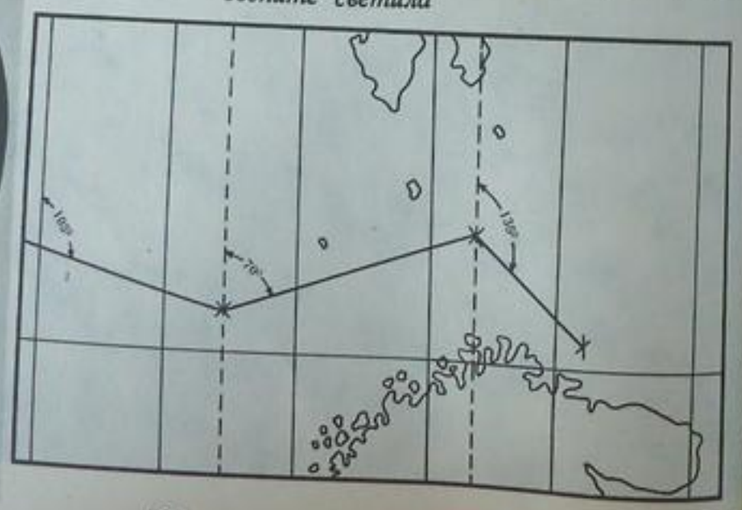
— Скорост 12 възла! — съобщава лагът.

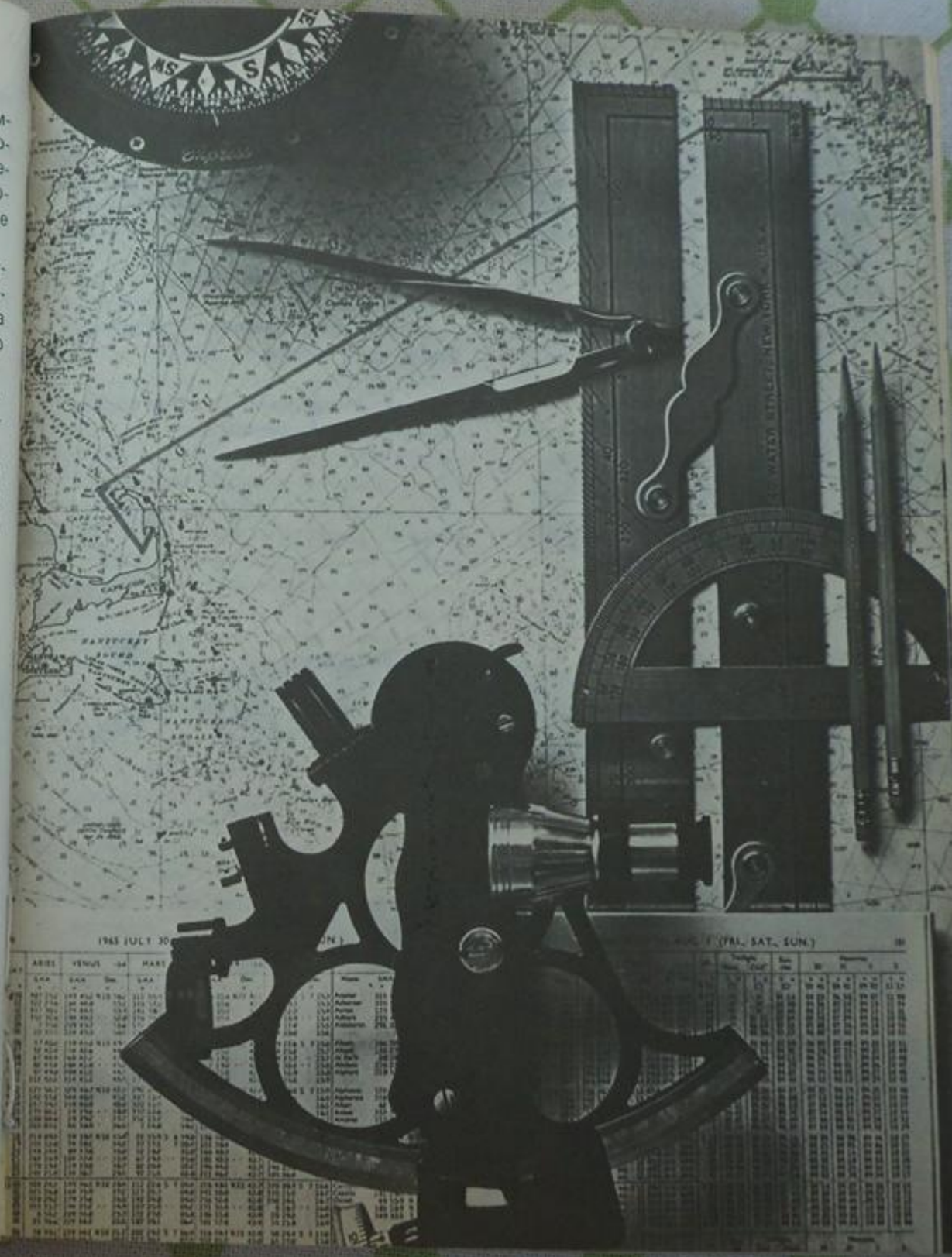
Автопрокладчикът придвижва количката с лампичката. Петното изпълзява по картата всеки час по 12 мили. А една миля в час — това е единица мярка за скоростта на кораба. Нарича се възел.

Жирокомпас



Ето и някои от инструментите, с помощта на които щурманън води кораба: компас, карта, пергел, успоредна линия, транспортир, добре подострени моливи, секстант, таблици за положението на небесните светила





ОБЪРКАНИ ВЪПРОСИ

— Значи автопрокладчикът заменя щурмана?

— Не съвсем. Във всеки случай, ако щурманът се отдели от мястото си, то автопрокладчикът не загубва мястото на кораба. Наистина, през това време корабът продължава да плава, но неговият път не е отбелязан на картата с молив.

— А не може ли да се постави светлочувствителна хартия? Тогава петното само ще рисува пътя на кораба.

— Може, всичко може. Само че кой ще подменя картите, кой ще променя един мащаб с друг, кой ще отчита грешките на приборите? Рано е още да се отказваме от щурманите.

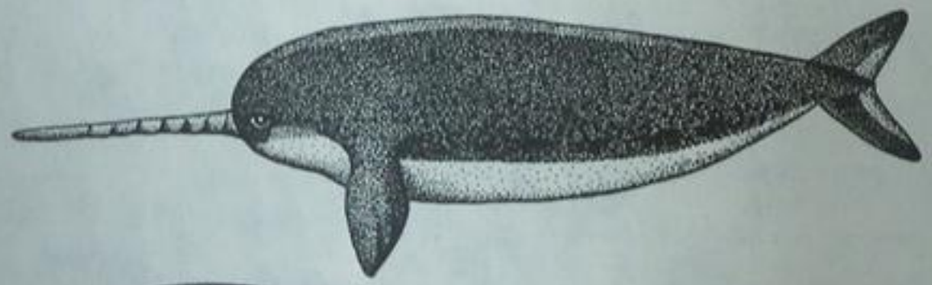
— Наистина рано е. А може ли да задам един глупав въпрос?

— Е?

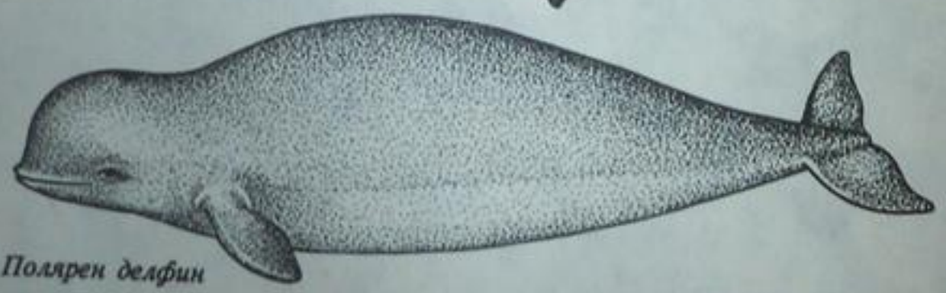
— Защо щурманите така тънко острят моливите си?

КОЙ ЖИВЕЕ В МОРЕТО

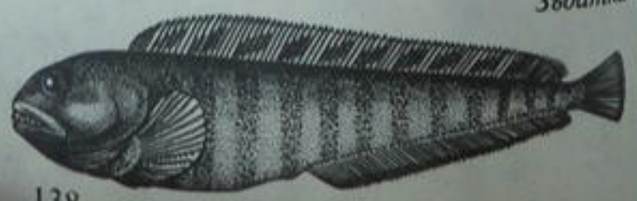
ЗЪБАТИ КИТОВЕ



Нарвал



Полярен делфин



Зъбатка

ДРЕБОСЪК

Веднъж в Мурманск, в градинката, слушах как един баща разказва на сина си за рибите — за палтуса и за пинагора.

— Палтусът — разказваше той — е плосък като баница, очите и устата му са изместени на една страна. А пинагорът е нормална риба. Палтусът живее на дъното. Пинагорът — близо до брега. При отлив морето се отдръпва от брега и те с пинагорката цапат в локвичките. Майката-палтуска хвърля хайвера си и заедно с бащата-палтус си заминават. При пинагорите отплува само майката, бащата остава. При отлив, за да не изсъхне хайверът, той го мокри с вода от устата си. Бащата-палтус никога не вижда своите деца. Пинагорът чака, докато малките се появят на бял свят. Тогава плува заедно с тях.

Аз се намесих в разговора между бащата и сина и запитах:

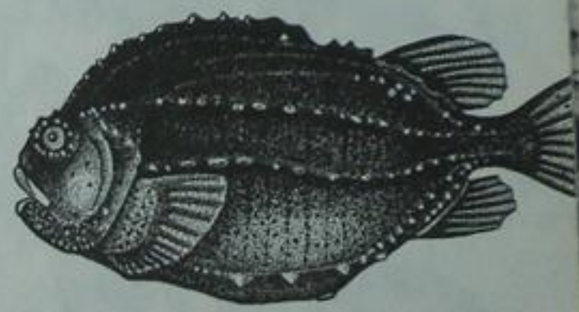
— Извинявайте, вие вероятно сте рибар. Коя риба е по-добра: палтусът или пинагорът?

— Не ще и питане, разбира се, че палтусът! — отговори разказвачът. — От него се приготвят и котлети, и филе. Той тежи към сто килограма. А какво е пинагорът — дребосък.

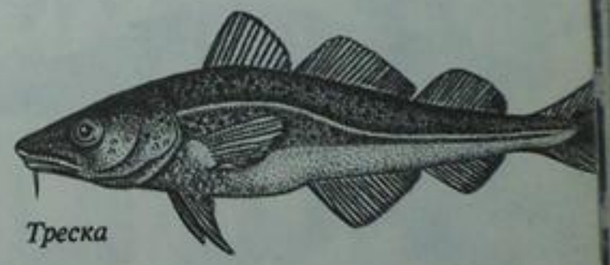
— Съвсем не е дребосък! — обади се синът. — Той е добър!

Момчето клекна и с една клечица нарисува на пясъка голямоглава риба. След нея в дружно ято плуваха малки точици.

Червен костур

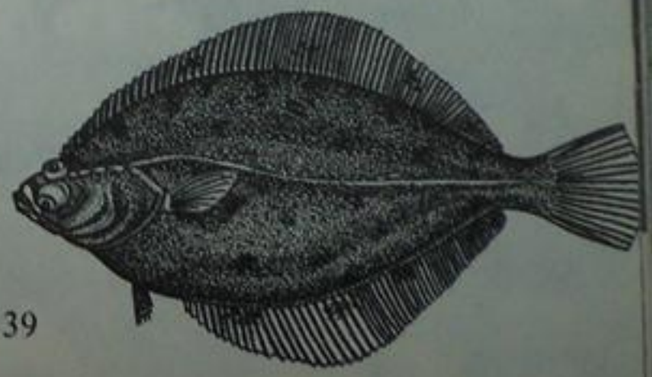


Пинагор — морски заек



Треска

Палтус. Една от най-едрите риби на северните морета. Той е роднина на писията и заедно с треската и зъбатката е много желан улов за рибарите.



МОРСКИТЕ ПТИЦИ

Движим се край високи скали. Нещо бяло се вие, мярка се край стръмните брегове. Сякаш парчета мъгла се откъсват от скалите и като направят кръг, отново се връщат.

Това са птици. Тук са техните гнезда — прочутият птичи пазар.

Ето кой живее в този пазар. Тупикът /северна морска патица/ плува по-добре, отколкото лети. Под водата може да издържи до три минути.

Северният буревестник /глупаче/ не е по-глупав от другите птици. Името си е получил съвсем несправедливо — за предаността си към малките. Майката не излита дори ако човекът приближи съвсем до нея.

Тупик

Белоклюна гагарка

Кайра

Северен буревестник (глупаче)

Птичи пазар — колония на кайри

КАКЪВ Е ЦВЕТЪТ НА МОРЕТО?

Приказка

Това се случило през лятото. На Север.

На върха на голяма скала се събрали млади чайки-каюхи.

Стояли и чакали какво ще им разкаже старият патък. А той се изпънал, наклонил глава — спомня си. Мислил, мислил и измислил.

— Днес ще ви разкажа какъв е цветът на морето... — започнал старецът своята приказка.

— Глупости! — извикали младите каюхи. — Кой не знае, че морето е синьо!

— Е, добре — замислено се съгласил патокът. — Щом е така, аз няма да ви разказвам за това... Ще ви разкажа за Фомка-поморника. За това, с какво злодейско средство си набавя храна...

А на чайките вече им омръзнало да стоят спокойно. „Фр р!Оп-оп!" — разлетели се. С шум, с кикот.

Дошла зимата.

Рибите се спуснали в дълбочините. Станало трудно да се ловят. Излетяла веднъж млада чайка-каюха да търси храна. Пет дни търсила. Върнала се, а на скалата нямало нито една чайка. Какво става?

Чакала, чакала. Само няколко патици се въртели около скалата. Прилетяла до тях чайката. Гледа — тук е и познатият стар патък.

Забравил вече как обидили стареща през лятото.

— Кажи — помолила се — къде отлетяха чайките?

Старият по навик се замислил.

— На юг — казал той на края. — Твоето ято отлетя на юг.

— И как ще ги настигна сега?

— Лети натам, където слънцето се намира на пладне. Щом морето три пъти измени цвета си, ти ще догониш своето ято.

Хвърлила се младата чайка от скалата и бялото петно само се мярнало долу. По-бързо на юг!

Изминал ден, втори. Летяла чайката. Морето под нея ту ставало светло, ту тъмно, но винаги било синьо.

„Може би ме е измамил старият? Може би никога вече няма да видя ятото си?"

Но какво е това? Гледа — напред се появила жълта ивица. Тя идвала все по-близо и по-близо — сто че водата под нея станала жълта-жълта. Тук се вливала голяма река и оцветявала водата с глината и с пясъка на своите брегове.

За първи път морето изменило цвета си!

Долу вълните отново станали сини. Чайката видяла стадо херинги и се стрелнала към водата — има храна!

Изведнъж над главата ѝ засвистели нечии огромни крила. Пази се от Фомка-поморника!

Чайката изпуснала рибата си. Фомка я грабнал във въздуха и я глътнал.

Залепил се за нея. Щом тя си хванела рибка, Фомка налитал и я измъквал от устата ѝ.

Едва през нощта се откопчила.

Долетяла до планините. Горещо. Отдолу като змия се виел залив. Водата в него била червена. Спуснала се чайката. Във водата гъмжало от мънички червени червейчета. За втори път се изменил цветът на морето!

Силите вече я напускали.

Пред нея се появили кичести зелени острови. Над тях — облаци от птици.

Ето къде ще спре!

Все по-ниско и по-ниско се спускала чайката. Затворила очи, отворила ги — водата край островите била зелена! На гъсто, като хайвер на риба, в нея плавали топчици-водорасли. Морето зеленеело като есенна тундра.

А ето и ятото: летят, бързат към нея, от всички страни прижждат побратими.

Изминала половин година.

През лятото чайките се върнали на Север. Отново побеляла от птици голямата скала. Ведиъж нашата чайка се спуснала към тълпа младички чайки. Те си почивали след полетите, слушали разказите на много преживелите и патили птици.

— Искате ли да ви разкажа какъв е цветът на морето? — започнала чайката, когато дошъл и нейният ред.

— Празни приказки! — извикала силно най-младата чайка. — Кой не знае, че морето е синьо...

РАЦИ С РЪКАВИЦИ

Неотдавна, през пролетта, в Баренцово море заедно с чайките долетяха и необикновени гости.

Ниско над върховете прелетя сребрист самолет, изтича по пистата, избуча за последен път с моторите си и затихна.

От самолета започнаха да разтоварват гостите. А те не са обикновени, а поставени в сандъци. На всеки сандък има надписи: „Камчатка", „Бърз товар" и е нарисувана чаша. Това означава: „Внимание — чупливо!"

Снеха сандъците, натовариха ги на камиони и ги закараха на морския бряг.

Тук започнаха да разпечатват сандъците. Снемаха горните дъски, поглеждаха дали всичко е в ред и изсипваха съдържанието им върху платнища.

В сандъците имаше раци.

Всичките бяха мънички.

Лежаха едно до друго като ябълки, мърдаха с очи, мъчеха се да хванат крака на другарчето си с клещите си.

А ето че не е така. Всички бяха с крака. На всяка щипчица на рачето беше надяната по една гумена тръбичка. Това е направено още на Камчатка. Така са и летели побойниците — с ръкавици.

Тук, на Север, ще бъде новият им дом.

Хората бързаха, прехвърляха раците, снемаха тръбичките от клещите им и отнасяха пътешествениците към кея.

Ръкавиците ви снехме, нали? Сега — бегом марш във водата!

МОРСКИ ЕЗИК

РИБА-ПЛАТУС

Как наименоват рибите? Според случая.

Изваждат от водата риба, погледнат я и я кръщават риба-пила или, да речем, риба-прилепало. На каквото прилича — тъй да се нарича.

А откъде са се взели имена като треска и палтус? Двете риби са северни и двете имат своя история.

Треска поморите нарекли онази риба, която трупали за запас, изсушавали и проветрявали. Може би защото при сушенето шумяла, тряскала, може би защото, като изсъхнела, самата тя заприличвала на парче дърво, на треска, но името ѝ добре прилегнало.

Другата северна риба — палтусът — получила името си по погрешка. Отвъдморските търговци я наричали не „палтус", а „платеса" или „платус" — „плосък". Поморите прехвърлили една буква и се получило „палтус". Помните ли как изглежда? Наистина е плоска.

РАЗГОВОРИ НА БАКА

— Откъде носиш тези яйца в кошницата?

— На пазара бях.

— Купи ли ги?

— Не, взех ги.

— Значи, си ги откраднал?

— Не, само протегнах ръка...

— Значи, изпросил си ги?

— Не говори глупости. Наведох се и ги взех. Този пазар е птичи.

— А, ето каква е работата. И далеч ли е от пристанището?

— Не много. Около сто крачки по равното и около хиляда крачки на долу, по скалата.

— Голяма скала! — Не, скала като скала, може дори да се каже, че е малка. Но когато се спускаш по нея, ситниш, правиш мъ-ъ-ъ-нички крачки.

— А нима въпросът, защо щурманът остри тъй тънко молива си, е глупав?

— Не, защо. Щурманът чертае по картата. Колкото по-тънка е линията, толкова по-малка ще бъде грешката в курса. Дебелата точка на карта с мащаб 1:1 000 000 е кръг с диаметър един километър. С тъп молив може голяма беля да направиш!

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

На картата са объркани имената на два от островите. Оправете ги!

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. Накъде показва магнитен компас, който се намира на Северния полюс?

2. Коя риба освен пинагора се грижи за своите деца?

3. Кое море се намира между Северно и Баренцово?

4. Има ли в Северното полукълбо пингвини?

5. Има ли корабът ребра?

6. Къде в България се строят морски кораби?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „БАЛТИЙСКО МОРЕ“

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

Вижте къде е включил своя въздушен шланг десният водолаз.

ВИКТОРИНАТА

1. Батискафът „Триест“ през 1960 година се е спуснал на дъното на Маршанската падина — 10 916 метра.

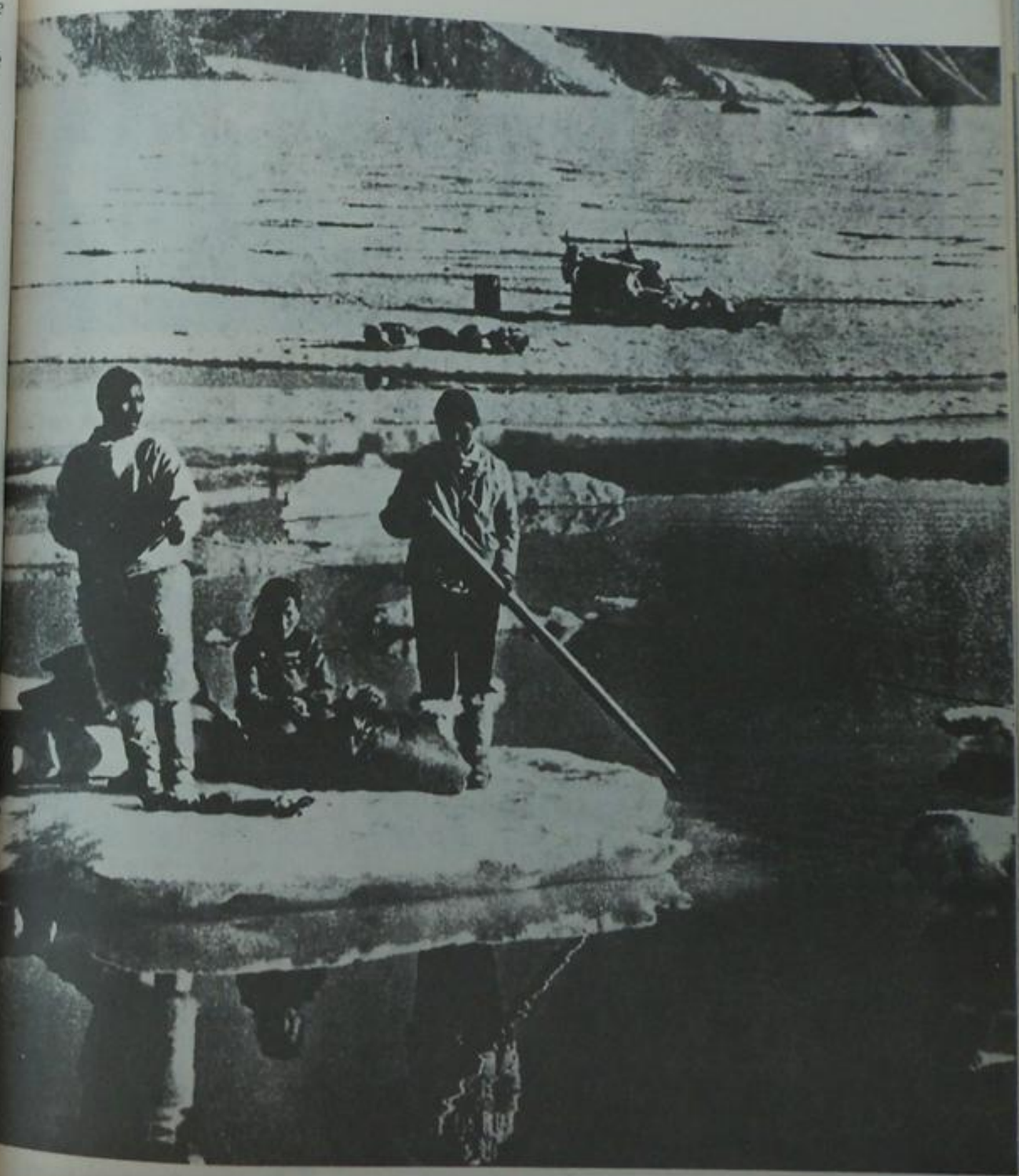
2. На южните брегове на Балтика се среща скъпоценният кехлибар — янтар. Янтар — това е вкаменена смола.

3. Могат, но за това трябва да „лавират“ — да се движат в зигзаг, като обръщат ту десния, ту левия си борд към вятъра.

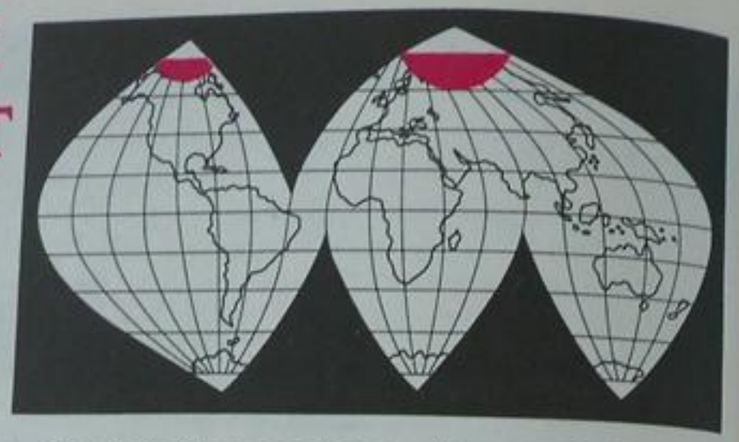
4. Ракети за изследване на горните слоеве на атмосферата има на някои изследователски кораби.

5. Може да се използва при изключителни случаи в съвсем малки количества и за кратък период.

6. „Комети“. Това са 100-местни бързоходни кораби на подводни криле, които през курортния сезон обслужват българските черноморски пристанища. Построени са в Съветския съюз.



СЕВЕРЕН ЛЕДОВИТ ОКЕАН



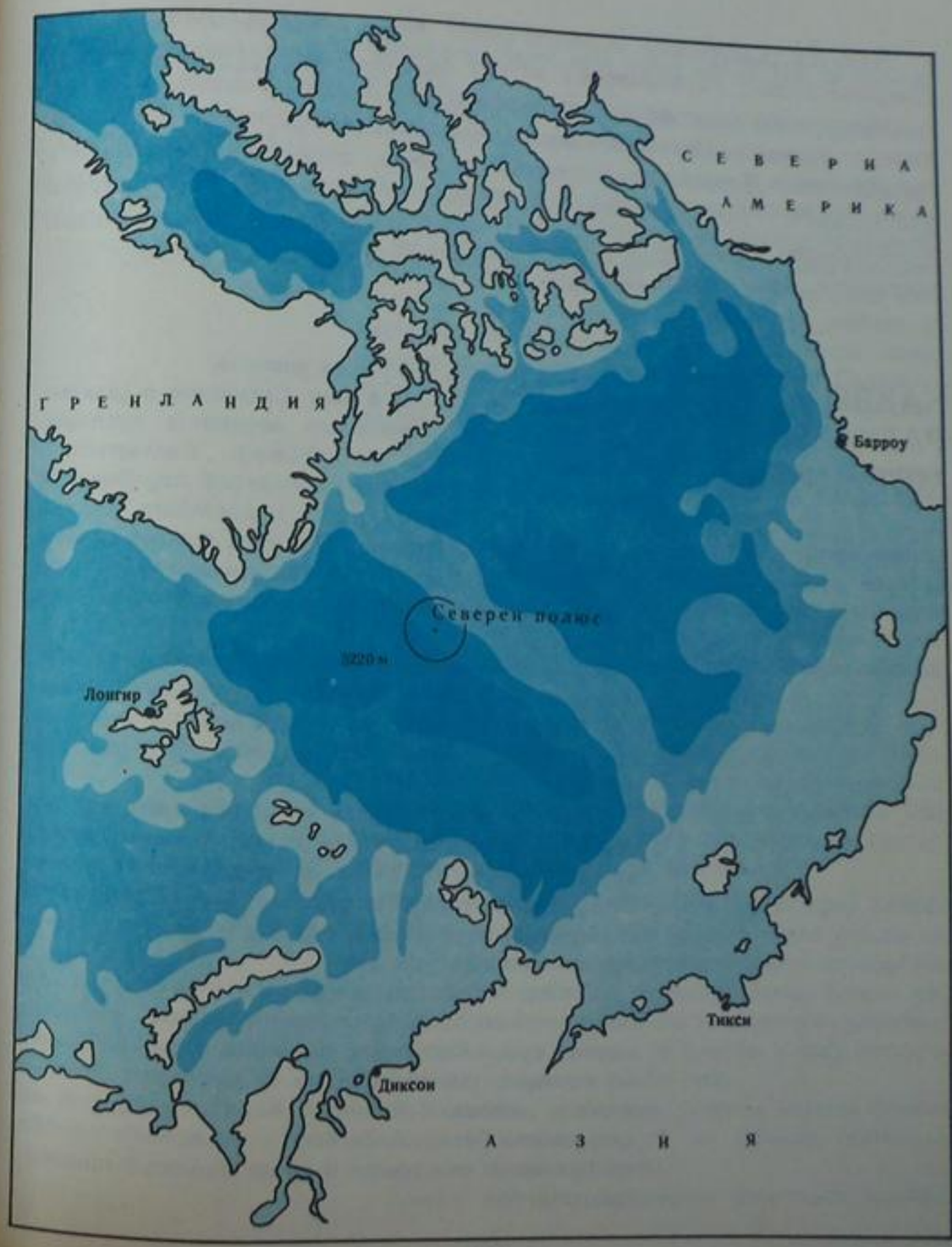
Застинали бели води

За да се влезе от Баренцово море в Северния ледовит океан, трябва да се достигнат високите ширини, да се заобиколи Нова земя от север, да се прокара път през плаващите ледове между Франц-Йосифова земя и Нова земя.

Най-характерната особеност за Северния ледовит океан са прилежащите към него морета с мощна ледена покривка. Централната му част е заета с плътен многогодишен лед, дебел три-четири метра. Понеже океанът е обграден отвсякъде със суша, подвижността на ледовете е ограничена, те се натрупват един върху друг и образуват ледени масиви — тераси с дебелина до 20–25 метра, които са главното препятствие за корабоплаването.

Тук много рядко се срещат кораби. Какво да правят по тези места? Дори ледоразбивачите водят своите кервани по-южно, в по-крайните морета. Но през лятото на 1977 година съветският атомен ледоразбивач „Арктика" разсече вечните ледени полета и с активно плаване достигна Северния полюс. Това триумфално плаване на „Арктика" разкрива нови възможности за корабоплаването през Северния морски път. В скоро време корабните кервани, водени от мощни ледоразбивачи, ще плават през Северния полюс за Далечния изток, Канада и Аляска.

В древността наричали тези места застинали бели води. Наричали ги царството на вечната зима.



ЛОЦИЯ. Северният ледовит океан заема област, която опасва Северния полюс. Разположен е между Европа, Азия и Америка. Около крайбрежията като верига са наредени съседните на океана морета: Карско, Лаптеви, Източносибирско, Чукотско, Боуфортово, Бафиново, Гренландско, Норвежко, Баренцово и Бяло. Най-големият залив е Хъдсъновият. Най-голямата дълбочина в океана е 5220 метра. Дълбочината в района на полюса е около 4300 метра. Пристанища: Мурманск, Архангелск, Дудинка, Тикси, Певек /СССР/ и други.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ?

Суров е този край през зимата.

Тогава над океана е нощ. Слънцето е залязло. Само сиянията осветяват ледената пустиня. Ледените полета се движат. Вятърът и теченията ги носят към Гренландия. Ледовете се трупат един върху друг, израстват ледени хълмове, ледени планини. Над тях фучат снежни виелици, безмълвно се раздиплят в небето сините ленти на северното сияние. И така — до пролетта.

През пролетта хоризонтът започва да просветлява. Над ледената пустиня се издига слънцето. То прави кръгове над белите полета, върти се като птица, отучила се да лети през дългата зима.

Във въздуха понякога се мярва самолет от ледовото разузнаване. Той търси пролуки между ледовете, показва пътя на корабните кервани. Пред керваните се движат ледоразбивачи. Жужейки и размахвайки перата на винта, прелита хеликоптер.

През лятото ледените полета се отдалечават от континента. Само отделни ледени езици висят над плавателните крайбрежни пътища, заплашвайки да ги затворят. Късо и тихо е лятото в Арктика. Корабите бързат по студената белезникава вода — до есента трябва да пренесат товарите и да се скрият в пристанищата.

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

КАПИТАН ХЪДСЪН И НЕГОВИЯТ СИН

На картата на Хъдсъновия залив, в най-южната му част, има малък залив. Той се нарича Джеймз.

Трагичната история на капитан Хъдсън поразява всеки, който се запознае с нея.

Като се стремял да открие в арктическите морета проход към Тихия океан, Хъдсън извършил три пътешествия. Славата на първооткривател не му давала мира. Той правел грешка след грешка. Екипажите на корабите му били подбрани от случайни хора — моряци, свикнали да плават в топлите тропически морета. Два пъти, след като срещнели ледове, те вдигали бунт. Плашели ги суровостта на полярните райони и дръзновението на капитана.

Преди последната експедиция умряла жената на капитан Хъдсън и той взел на плаването непълнолетния си син.

Доверието към Хъдсън било подкопано. Лондонските търговци, които обзавели кораба, поставили на него втори капитан, като му дали право да отменя решенията на Хъдсън. Щом отплавали от Лондон, Хъдсън свалил този човек на брега на Темза.

По време на престоя в едно исландско пристанище екипажът на Хъдсън се разбунтувал. Като потушил бунта, Хъдсън се отправил с несигурния екипаж към брегове на Америка. Той решил да я обиколи от север и да достигне Китай и Япония през полярните ледове.

Като избиколил пустинния полуостров Лабрадор, Хъдсън забелязал, че брегът рязко завива на юг. Може би тук ще е дългоочакваният проход? Но скоро пред кораба се изправил като стена западният бряг на залива. Било началото на ноември. Хъдсън решил да остане да зимува, а през лятото отново да продължи плаването.

За всеобщо удивление зимата минала благополучно. Успешният лов на птици попълвал оскъдните корабни запаси.

Дошло лятото, ледовете очистили залива.

Корабът вдигнал котва. И точно сега избухнал бунт. Изплашени от упоритостта на капитана, страхувайки се от нови търсения и зимувания, моряците вързали Хъдсън, качили го заедно със сина му и с група верни моряци в една лодка и ги изоставили.

Корабът се върнал в Англия. Повече за съдбата на Хъдсън, за сина му и за моряците нищо не е известно.

Навярно са загинали...

Дълго се мъчех да науча как са наричали сина на безстрашния капитан. Искаше ми се да вярвам, че малкият залив на картата е наречен на името на момчето.

Най-после в една от старите книги за плаванията в Арктика научих, че синът на Хъдсън се наричал Джон, а малкото заливче в южната част на Хъдсъновия залив носи името на капитана, посетил тези места двайсет години след последното плаване на Хенри Хъдсън.

Капитан Хъдсън може да бъде упрекнат за много грешки. Той не познавал само едно — колебания в преследването на целта.

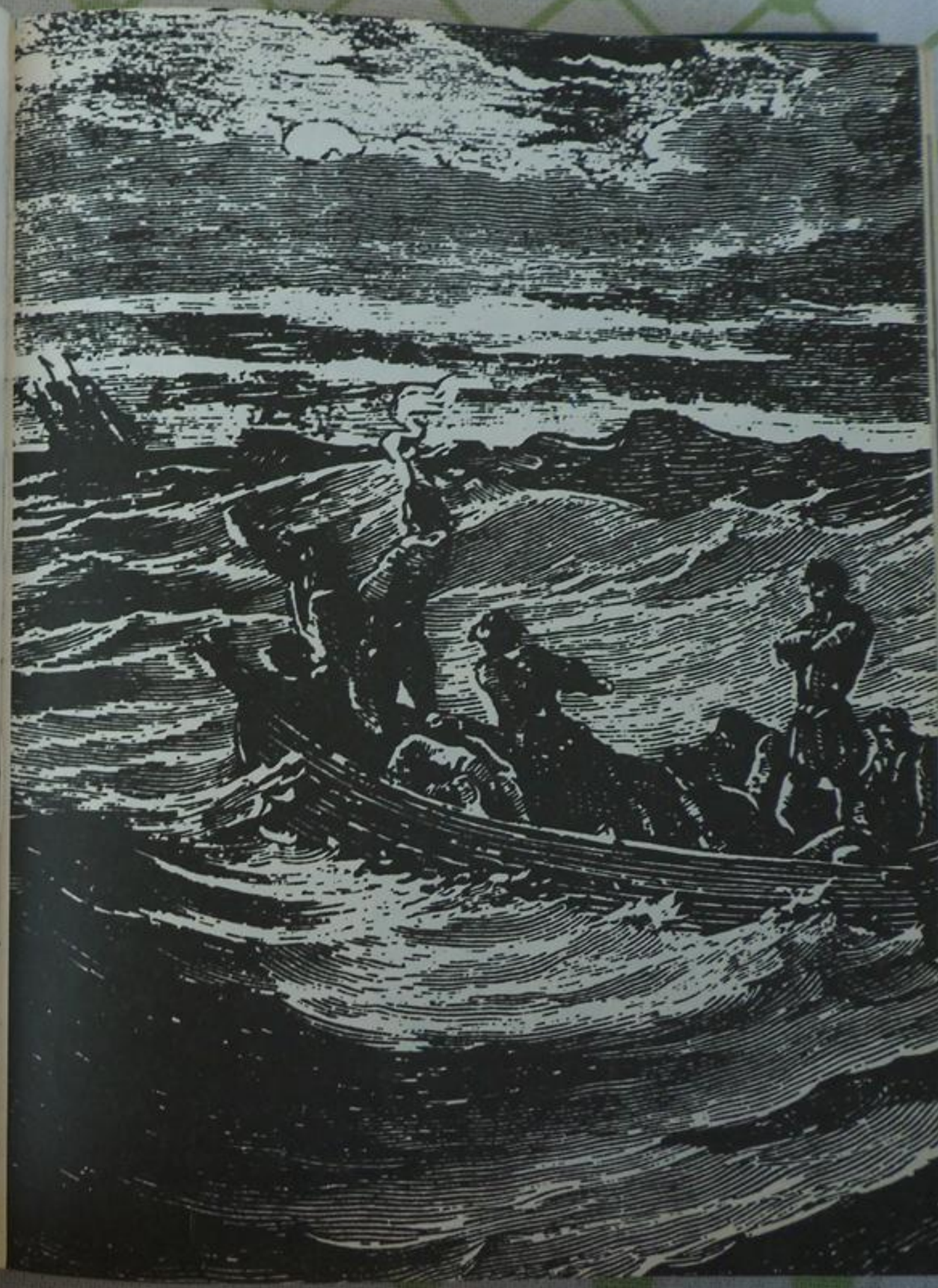
ЛОЦИЯ. Суров е климатът на Арктика. През зимата температурата на въздуха над океана пада до -50, -40°, а през лятото е средно към +6°. Тук силните ветрове са рядкост. През лятото има мъгли.

Две трети от повърхността на океана е заета от ледовете. Сред ледените полета се срещат отделни айсберги и дори ледени острови: огромни късове многогодишен лед, дебел стотици метри, извисяващ се над околните полета.

Теченията в Северния ледовит океан са постоянни. Тук се вливат водни маси от Атлантическия океан — през Баренцово море, от Тихия океан — през Беринговия проток. Излиза течение, което се движи на юг край източния бряг на Гренландия. Ледените острови се движат в кръг между своята родина — Земята на Елсмир, Северния полюс и остров Врангел.

Приливите в океана са незначителни. Солеността е 32-34 ‰.

Капитан Хъдсън със сина си и другарите си в лодката



ЧЕЛЮСКИНЦИ

През лятото на 1933 година по тясната ивица вода между чукотския бряг и ръба на океанския лед плавал кораб. Това бил новият ледоразбивач „Челюскин". Той правел пробен рейс от Мурманск през Арктика към Далечния изток.

Нищо не предсказвало нещастието. До Тихия океан оставали помалко от 300 мили. Нормалният за тези места щил съпровождал кораба.

Неочаквано от север се приближила ниска слоеста облачност. По облаците играели бели зайчета. Тези светлинки идвали от леда. Надигали се плътни ледени полета.

На 19 септември ледовете заобиколили кораба. „Челюскин" спрял.

Няколко пъти се опитвал да се отскубне от този плен, със засилване се втурвал срещу по-тънкия лед. Всичко било напразно. Притиснатият от ледовете кораб започнал да дрейфува обратно. Около борда се образували ледени грамади. Ледът притискал корабната обшивка. Нощем желязото пукало...

Настъпила полярната нощ. Тежки ледени късове се събирали около кораба. Шевовете не издържали на техния напор и се разпорили, в кораба проникнала вода. Екипажът и пътниците се готвели да го напуснат.

През нощта на 13 февруари 1934 година смачканият от ледовете „Челюскин" потънал. Хората останали на леда сами сред океана.

Историята на Арктика познава много трагедии. Смачкани от ледо-

Когато в миналото корабът бил скован сред ледовете, налагало се екипажът с брадви и лопати да прокопава канал

„Челюскин" сред ледовете

вете, тук са потънали немският кораб „Ханза", американските „Едвънс" и „Жанет". Само останките от зимния им лагер и надгробните кръстове, намерени много години по-късно на пустинните брегове, са известили на света за последните дни и за маршрута на екипажите.

Но този път всичко било по-различно.

На помощ на челюскинци тръгнала цялата съветска страна. Слабите радиосигнали, излитащи от ледовете в ефира, хващали станциите от Чукотка до Крим. Към мястото, където загинал „Челюскин", се отправили самолети. Жителите на чукотското селище Ванкарем за няколко дни построили на вечно замръзналата земя аеродрум.

На помощ на дрейфуващия лагер излезли ледоразбивачи. Те бързали: наближавало полярното лято, всеки момент ледовете можели да започнат да се топят и чупят.

Челюскинци също знаели, че им идват на помощ. Недалеч от лагера те разчистили тясна ивица — ледена аеродрум. Летците трябвало да намерят тази почти незабележима отгоре площадка в безкрайната ледена пустиня. И те я намерили.

На 5 март над лагера се появил самолет. Като направил няколко кръга, той кацнал на леда. Името на летеца било Ляпидевски. Този ден той извозил от лагера към Голямата земя децата и жените.

От 5 март до 13 април по въздуха извозили всички челюскинци. На края и последният самолет с пътници излетял над ледовете, размахал крила и взел курс на юг.

Скоро след това Москва посрещнала челюскинци и техните спасители.

Така бе открита нова страница в историята на Арктика. Попадналите в беда в Ледовития океан сега знаят: „Помощ ще дойде!"

„ЛЕНИН" и „ЛАДОГА"

Още вечерта от самолетите на ледовото разузнаване се получили тревожни сигнали: вятърът се изменил. Плоските ледени полета, местещи се безредно зад полуостров Таймир, тръгнали на запад. Те приближили входа на пролива и като се трошили едно друго, започнали да се вмъкват в него.

Корабът-ледоразбивач „Ладога" докарал керван. Четирите транспортни кораба се заслонили до брега. От настъпващите ледове ги пазела ивица подводни скали. По нея блоковете пълзели, като се катерели един върху друг. Белите им зъби обхванали кервана в полукръг.

Два дни се хвърляла „Ладога" срещу настъпващите ледове.

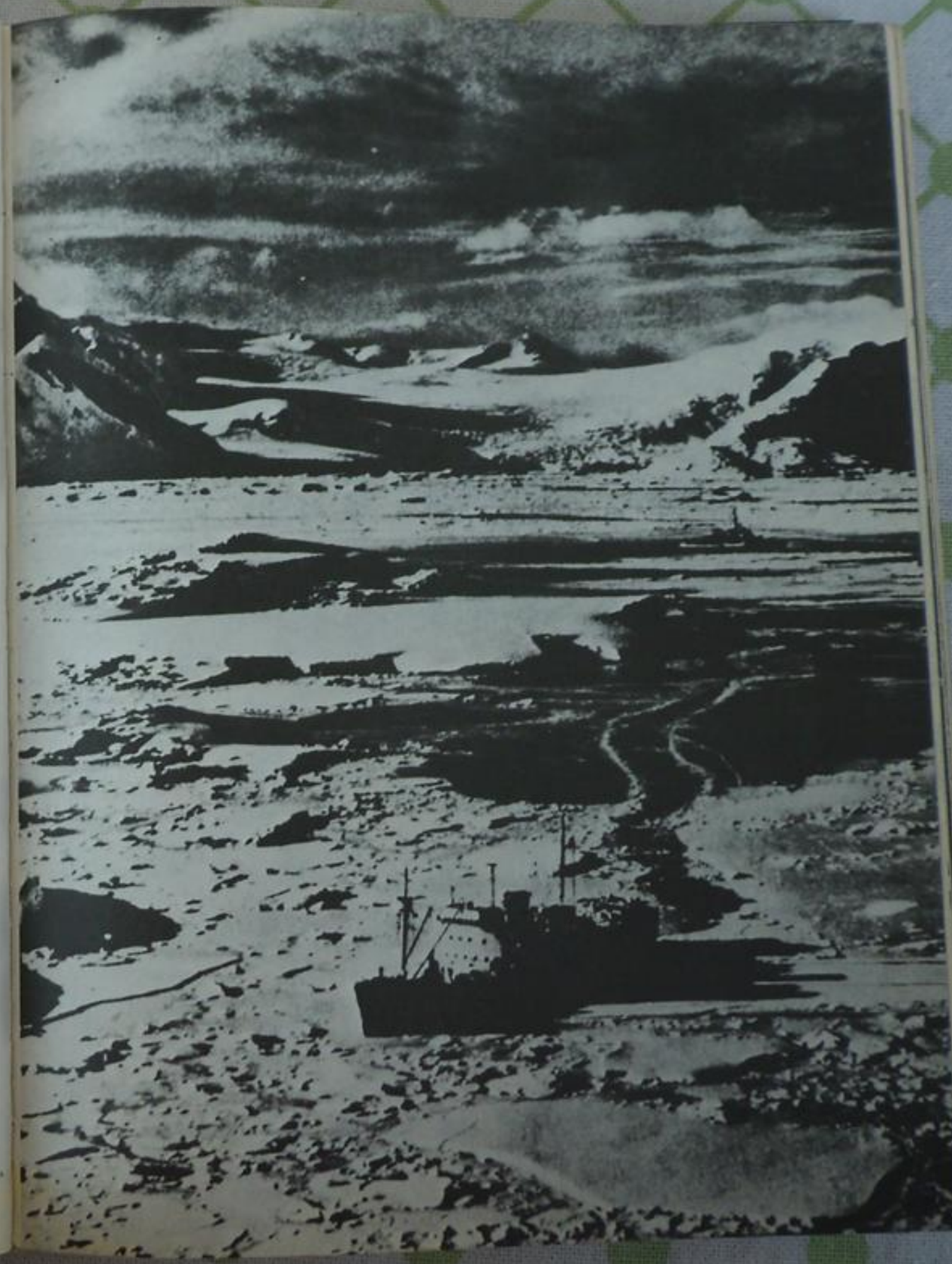
„Задръж се още едно денонощие — изпратила радиограма Голямата земя. — При вас идва „Ленин".

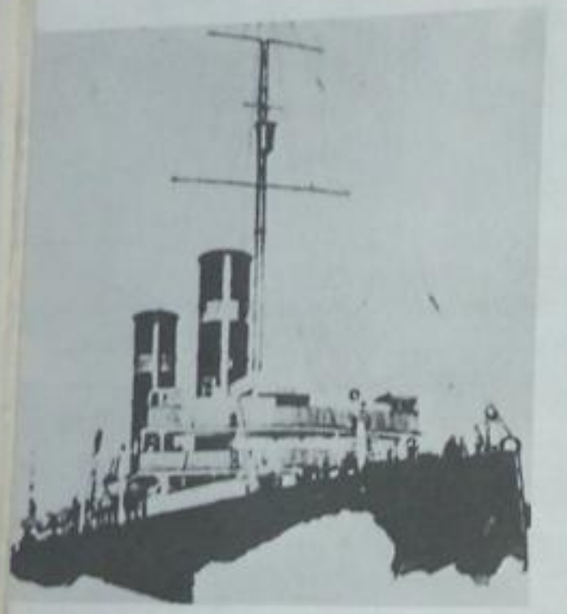
Атомният ледоразбивач се движел направо. Всеки четири часа щурманът на „Ладога" чертаел правата линия на неговия път.

На третия ден се появил дим. Пушели параходите, които се движели след атомохода. Но вятърът отново се обърнал. За броени часове черно-бялата ивица на блоковете се отдръпнала от корабите. Блеснала на хоризонта зеленината на морето. Огромното поле, бяло и назъбено по краищата, започнало да завива и да отстъпва.

Двата кервана се срещнали на изхода от протока. Атомоходът плавал като черна планина, цепейки с тъпия си нос вълните. По високите му като къщи надстройки били наредени във вериги хората. Дългата опашка на товарните кораби се влачела отзад. „Ладога" минал до самия борд на гиганта. Нейният нос бил остърган до бяло от ледовете. Под смачканата от блоковете обшивка прозирали ребрата-шпангоути. Малкият отряд кораби следвал смелия си защитник.

Корабите се поздравили. Първо тънко и късо изсвирила „Ладога". Атомоходът отговорил.





Ледоразбивачът „Ермак" — дядото на руския ледоразбивачен флот

Пътят на „Арктика" към Северния полюс

НАЙ-МОЩНИЯТ В СВЕТА

Денят 17 август 1977 година завинаги ще влезе в историята — разсечени бяха вечните ледове и съветският ледоразбивач „Арктика" достигна най-северната точка на земната ос. Осъществена е мечтата на руските и съветските изследователи да се плава през цялата година по Северния морски път.

Корабът, който за първи път в света достигна Северния полюс, се пребори с 3852 мили ледени полета. От тях 1200 мили са плътни многогодишни ледове.

Атомоходът „Арктика" е най-мощният ледоразбивач в света. Той е построен в Балтийския корабостроителен завод в Ленинград. Дълъг е 136 метра, широк — 28 метра и гази във водата 11 метра. Водоизместването му е 23 500 тона. Неговото атомно „сърце" — машината — е с мощност 75 000 конски сили. Това е почти два пъти повече от мощността на ледоразбивача „Ленин". Най-голямата възможна скорост на „Арктика" е 21 възла или 21 мили за един час. За екипажа и за научния състав по време на трудните преходи през ледовете корабът предлага най-благоприятни условия: 130 едноместни и 20 двуместни каюти, музикална зала, киносала, клуб, библиотека, учебна зала, спортен комплекс.

Атомният ледоразбивач „Ленин" громи ледовете

СИГНАЛИ, УПОТРЕБЯВАНИ ПРИ ПРЕВЕЖДАНЕТО НА КОРАБИ ПРЕЗ ЛЕД:

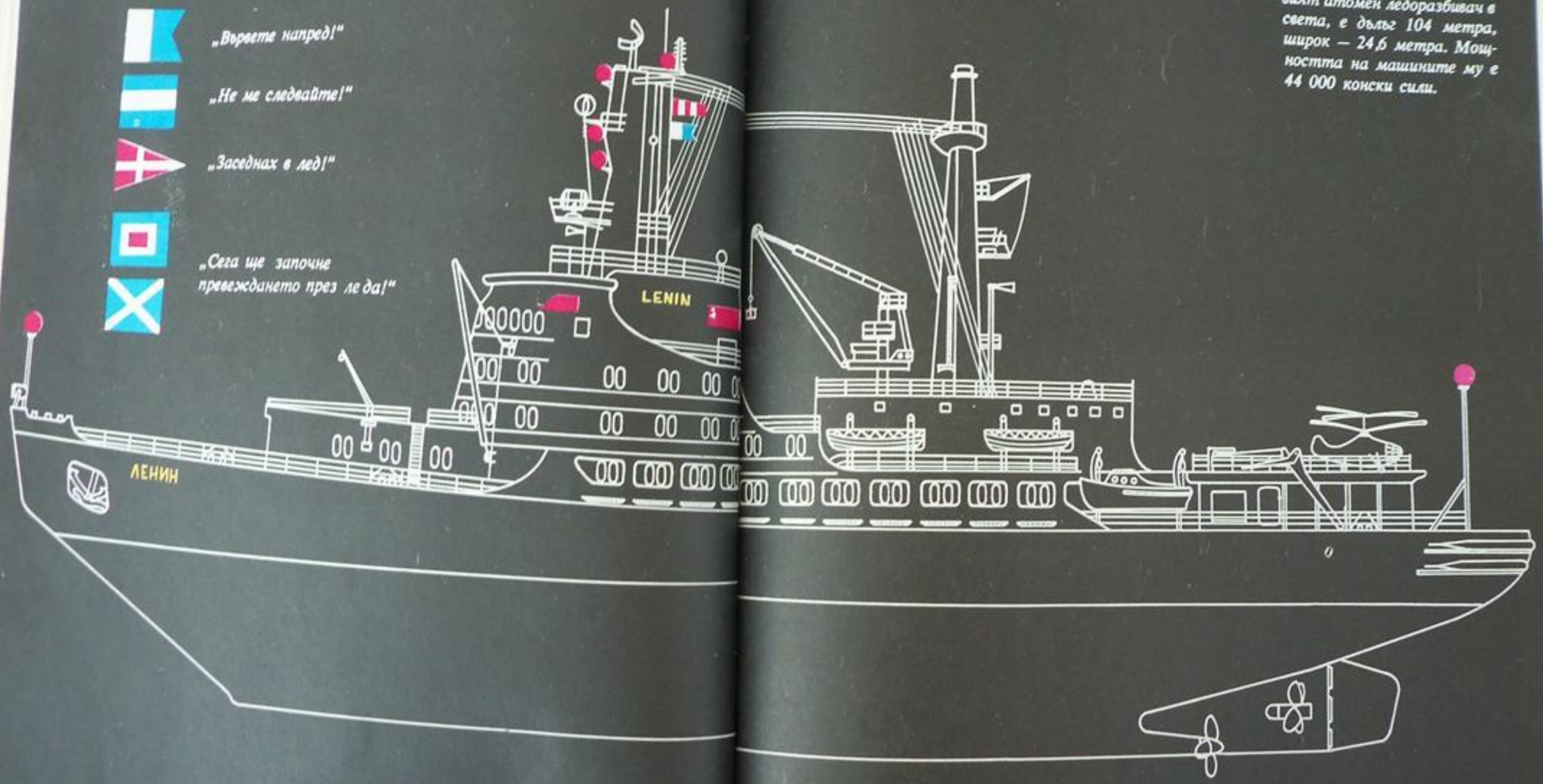
„Вървете напред!"

„Не ме следвайте!"

„Заседнах в лед!"

„Сега ще започне превеждането през леда!"

Атомоходът „Ленин", първият атомен ледоразбивач в света, е дълъг 104 метра, широк — 24,6 метра. Мощността на машините му е 44 000 конски сили.



ЛОТ

— Кой е най-простият прибор на нашия кораб?

— Лотът.

— А най-сложният?

— Пак лотът...

Това шега ли е? Не съвсем. Наистина най-простият прибор е ръчният лот: въже, което завършва на края с оловна тежест. Като хвърлиш тежестта във водата – измерваш дълбочината. А пък електрическият ехолот е много умен прибор, макар че не е най-сложният на кораба.

Когато някой път сте на котва близо до скалист бряг, застанете с лице към брега и извикайте: „Ау-у-у!" Звукът ще отлети, ще се изгуби и изведнъж ще се върне, отразен в каменната стена: „...Ауу-уу-уу-у!"

Точно така работи и ехолотът. „Клинг!" — тъничкият звук, изпратен от прибора, минава под кораба. Стига дъното, отразява се и като измине обратния път през дебелия пласт вода, връща се отново в прибора: „...Клинг!"

Колкото по-дълго пътува звукът, толкова по-голяма е дълбочината. Според времето за връщане на сигнала ще узнаеш и дълбочината:

СКОРОСТТА НА ЗВУКА
Х ВРЕМЕТО =
НА УДВОЕНАТА ДЪЛБОЧИНА

ОБЪРКАНИ ВЪПРОСИ

— И тъй кой е най-сложният прибор на кораба?

— Ютията. На корабите, където има много моряци, в специални гладачници има парни ютии. Да нагласиш такава ютия е много по-трудно, отколкото да изядеш една торба сол: ту парата ще свисти, ту ще изгориш панталона, ту ютията ще бъде студена като лед. След такава работа да се заемеш с ехолота е цяло удоволствие!... А още по-сложен прибор е телевизорът, само че ние нямаме такъв.

— А на другите кораби има ли телевизори?

— Има.

— За да гледат кино, нали?

ТЕЛЕВИЗОР ПОД ВОДАТА

Двама водолази стояли в каютата на капитана на спасителния кораб и разказвали какво са видели под водата.

— Потъналият кораб лежи на десния си борд — казал първият водолаз.

Вторият поклатил глава.

— На левия — възразил той.

— Корабът до половината е заровен в пясъка — казал първият.

— Една трета, не повече — поправил го другарят му.

— Корпусът на кораба има няколко пробойни, около десет.

— Повече, към двайсет!

— Да видим какво ще покаже телевизорът — казал капитанът.

Синият екран светнал. В сложната плетеница от ивици и петна

се появили очертанията на кораба. Той лежал на дъното. Нито на десния си борд, нито на левия, а на равен кил.

— Пригответе фотоапаратите — казал на аварийния отряд капитанът. — Ще заснемем пробойните.

Телевизорът работи под водата по следния начин: на стоманени въжета се спуска телевизионна камера и бавно се придвижва над потъналия кораб, оглеждайки го внимателно.

НОСОВЕ

В каютата имам тъничка пъстра книжка със заглавие „На кого носът е по-хубав?"

Оказва се, че най-интересни са носовете на птиците. Има носове, с които белят шишарки, има други, с които измъкват червейчета изпод кората на дървото, а има и нос-шило, и нос-кукичка...

Носове много, а на кого е по-хубав — не се знае. Но нали и корабите имат носове. Може би именно тук ще намерим най-хубавия?

Първият нос е на бързоходен пътнически лайнер. Той добре цепи водата.

Вторият нос също не прилича на нос, а по-скоро на ютия. С такъв нос десантният кораб изпълзява на брега. В носа има врата. Отвори ли се — хайде, излизайте, отивайте право на брега!

Третият нос е на ледоразбивач. С него е удобно да натискаш под себе си леда и да го чупиш.

Четвъртият нос не е обезобразен случайно. В него е вкаран подемен кран. С такъв нос корабът вдига от водата плаващи буйове и тежки котви, прокарва по дъното кабели.

И така, кой корабен нос е по-хубав?

И тук вероятно е както при птиците — всеки е хубав по своему!

АДРЕСИ В ОКЕАНА

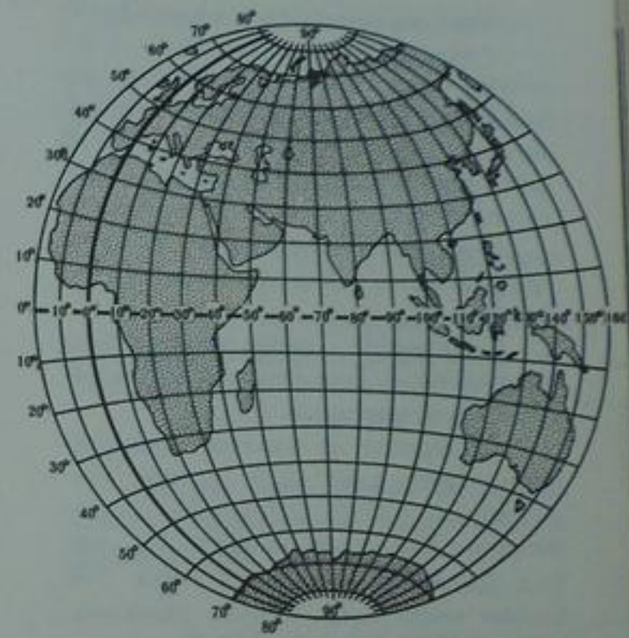
В Северния Ледовит океан има малко острови, брегове не се виждат. Но между ледените полета плават кораби. Учени дрейфуват в палатките си на ледовете. На заснежените аеродруми кацат самолети.

И всеки знае своето място. Всеки може да бъде намерен.

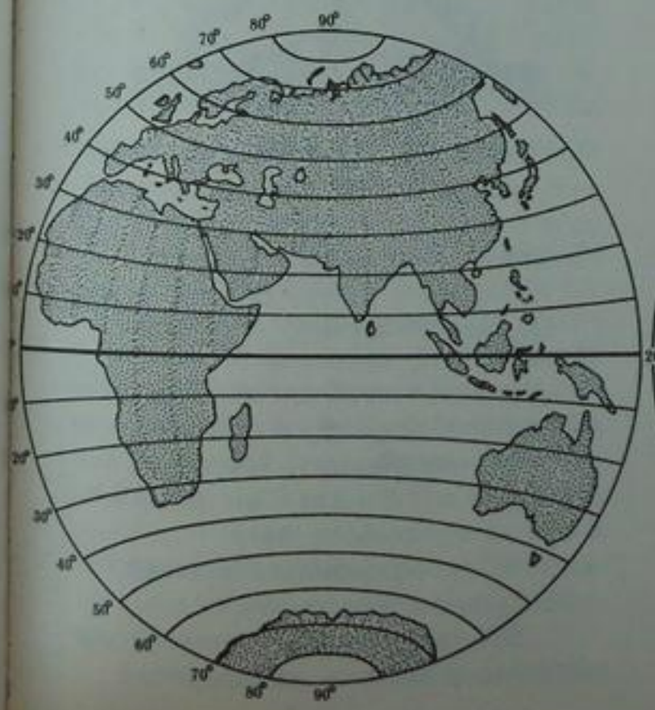
Какви са техните адреси?

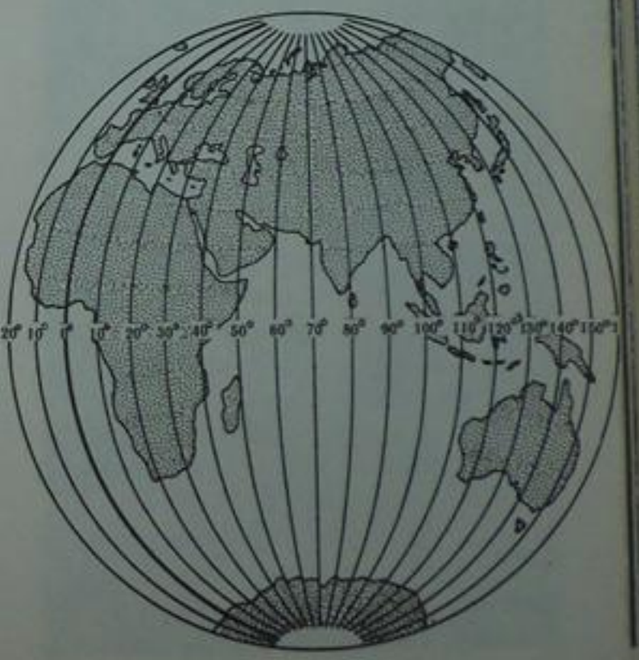
Географската ширина и дължина.

Помните ли колко премеждия трябвало да изпитат героите на Жул Верн, които търсели капитан Грант? Те обиколили цялото земно кълбо, преди да се натъкнат на неговото островче.



Ширини и дължини на глобуси





Какво е липсвало в адреса?

Географската дължина.

В бележката, извадена от стомаха на рибата-чук, била посочена ширината на острова. А дължината била изтрита от морската вода.

Ширината – това е числото на градусите на север или на юг от екватора.

Дължината – това е числото на градусите на запад или на изток от Гриничкия меридиан.

Проверете на глобуса: ширината на Варна е 43°11′N /север/, дължината – 27°55′O /изток/. Ширината на Северния полюс е 90° север. Дължина на полюса няма. Тук всички меридиани, всички дължини, се събират.

Ширината на всяка точка, която се намира на екватора, е 0°.

Намерете на глобуса дължината 180° – това е меридианът, който върви през Тихия океан от полюс до полюс. За него е все едно дали на запад или на изток сте броили дължината.

Като броите от Гринич /предградие на Лондон/ 180°, вие сте обиколили точно половината земно кълбо.

На море, ако погледнете около себе си, ще ви се стори, че морето и небето се сливат в кръг, центърът на който е вашето място. Този въображаем кръг се нарича видим хоризонт. Ако прекарате през вашето място меридиан и паралел, първият ще ви даде направлението север-юг, а вторият – изток-запад. Тези направления разделят хоризонта на четири и се наричат главни румбове. Те се бележат с латински букви:

N /норд/ – север, S /зюд/ – юг, O /ост/ – изток, W /вест/ – запад.

Ако всяка четвъртина се раздели на половини, ще се получат още четири направления, които се наричат четвъртни румбове и се означават така:

NO /норд-ост/ – североизток,
SO /зюд-ост/-югоизток,
SW /зюд-вест/ – югозапад,
NW/норд-вест/ – северозапад.

НЕБЕСНАТА СФЕРА

В полярната нощ над скования сред ледовете кораб висят звездите. Те са огромни като фенери. На корабния мостик излиза щурманът, вдига до очите си измервателния прибор – секстанта – и определя мястото на кораба.

Звездите бавно се движат между мачтите. Те се спускат на юг и отново започват да пълзят нагоре. Всички звезди се движат заедно, сякаш над кораба се върти огромна черна сфера с прикрепени към нея светлини.

Това е зрителна измама – звездите са неподвижни, върти се самата Земя. Така обясняват и в училище.

Но има хора, за които небето, както погрешно са мислели в древността, се върти около неподвижната Земя. Тези хора са моряците. Така ги учи тяхната наука – мореходната астрономия.

Защо?

Така е по-просто. На моряците не са необходими космически пътища, не е необходимо да знаят разстоянията между звездите. На тях им е достатъчно небето такова, каквото го виждат от кораба, достатъчно е да знаят само височината на всяка звезда над хоризонта.

Та нали височината на Полярната звезда е и ширината на мястото.

Височината на три или на две звезди – ето изведнъж и ширината, и дължината.

... Нощем щурманите излизат на корабните мостици. Те вдигат към очите си секстантите, насочват ги към звездите и записват височините им:

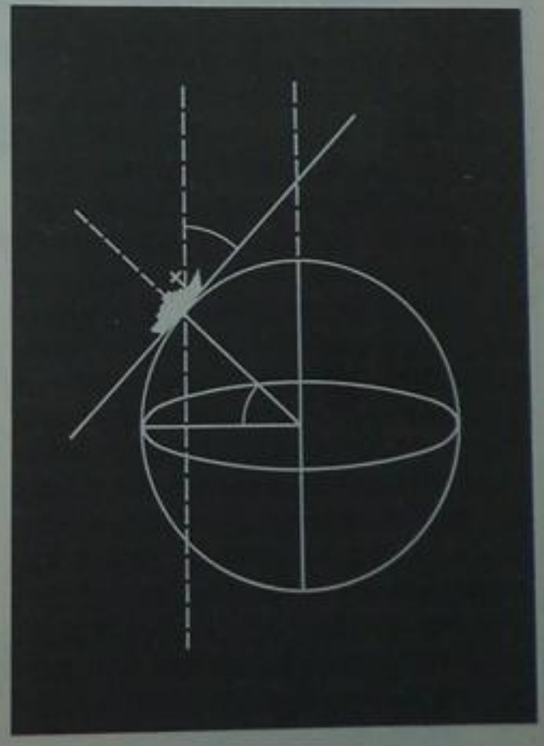
– Арктур – двайсет и пет градуса!

– Вега – четиридесет градуса, петнайсет минути, двайсет и седем секунди!

– Денеб – трийсет и три градуса!

Арктур, Вега, Денеб са звезди. Сега те казват на щурмана: „Вие се намирате до Нова земя!"

И тъй, тези два ъгъла са равни.



ЗВЕЗДНОТО НЕБЕ

Нощем звездното небе трепти над главите ни. Блестят съзвездията. Те едновременно приличат и на старинни гербове, и на математически чертежи.

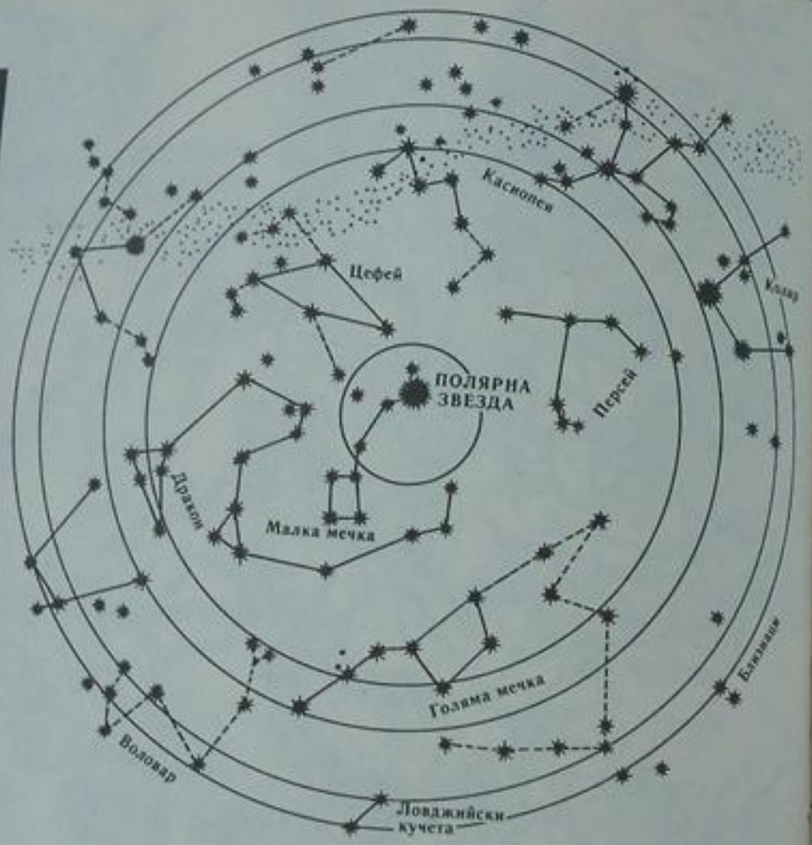
Щурманите трябва да ги знаят наизуст. За една минута сред хилядите звезди щурманът трябва да избере нужната, безгрешно да насочи секстанта към нея, да отмери времето.

Помолете моряка да ви разкаже

Звездното небе, изобразено на старинна карта

Звезден глобус от XVII век

Арабска астролабия от мед от 1054 г. за определяне на ширината и дължината и за наблюдаване на Слънцето и звездите



Главните съзвездия на Северното полукълбо

за звездното небе. Той няма да изчака нощта, а ще сложи на масата лист хартия и ще нарисува небето. Всички щурмани могат да направят това. И всички ще рисуват небето по определен ред.

Най-напред щурманът ще нарисува Голямата мечка.

— Това е най-забележимото и най-яркото съзвездие на северното небе — ще каже той. — Това е точката, от която трябва да се започне. Прекарайте през двете крайни звезди на Мечката права линия и ще стигнете до Полярната звезда. Тук завършва дръжката на друг звезден черпак — на Малката мечка. Той е по-малък, а и звездите му са по-бледи. На продължението на тази линия лежи звездният квадрат Пегас. До него, прилично на буквата „М", е съзвездието Касиопея. Да се върнем при Голямата мечка. На продължението на извитата линия на нейната дръжка е червената звезда Арктур от съзвездието Воловар. В дъгата са Ловджийските кучета. До тях — Северна корона и звездната купчина Плеяди от съзвездието Телец.

По-нататък щурманът ще ви нарисува триъгълника Лира-Лебед-Орел, ще начертае огромния Дракон, ще покаже Орион, който прилича на паяк, яркия му пояс, а на продължението на пояса на Орион — най-красивата звезда на нощното небе — Сириус...

КРЪГЪТ НА НЕЗАЛЯЗВАЩИТЕ ЗВЕЗДИ

Застанете до мачтата, вдигнете глава, стойте неподвижно. Вгледайте се в звездите. Всяка има своя цвят. Арктур е червеникав, Сириус — съвсем син, Ригел — последната звезда от съзвездието Орион — свети със спокойна зеленикава светлина.

Всички звезди се движат. Бавно се върти небесната чаша, отнасяйки отвъд хоризонта едни звезди, издигайки други. Само Полярната звезда, като блестящи остри спици, в които се опира чашата, остава неподвижна.

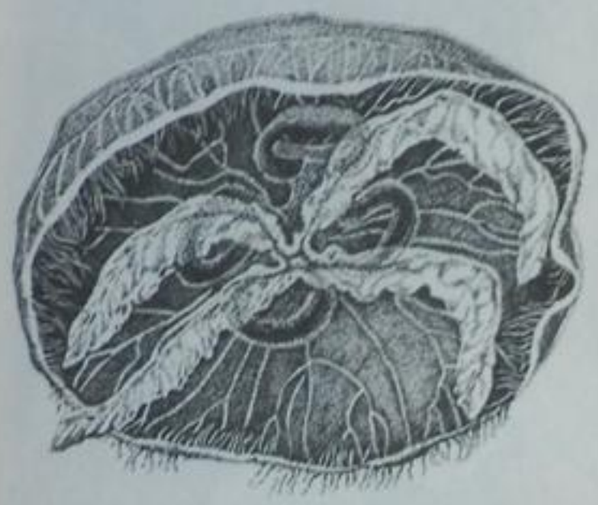
Наблюдавайте една вечер, втора и ще забележите, че има и незалязващи звезди. Те описват малки кръгове около Полярната, без да докосват хоризонта.

Този кръг от небесната сфера, който ги отделя от останалите светила, е кръгът на незалязващите звезди. Ако се намирате на полюса, кръгът ще заема цялото небе.

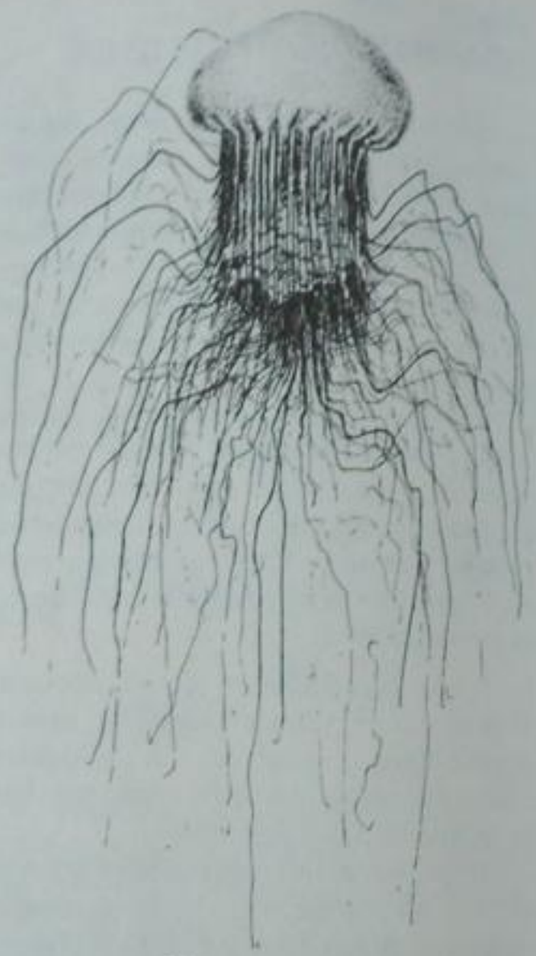
По време на плаването всяка нощ излизам на мостика и гледам небето. Тук имам много стари познати: Арктур, Ригел, Сириус... Когато бяхме курсанти в Морското училище, нощем едва не плачехме, изписвайки десетки страници с цифрови колонки. По звездите изчислявахме мястото на кораба. Корабът плаваше далеч от бреговете. Незалязващите звезди чертаеха неговия път.

Астроном и неговите ученици наблюдават звездите с помощта на астролабия (миниатюра в книга от XIII век)

Сфера от XV век, която представлява модел на небето

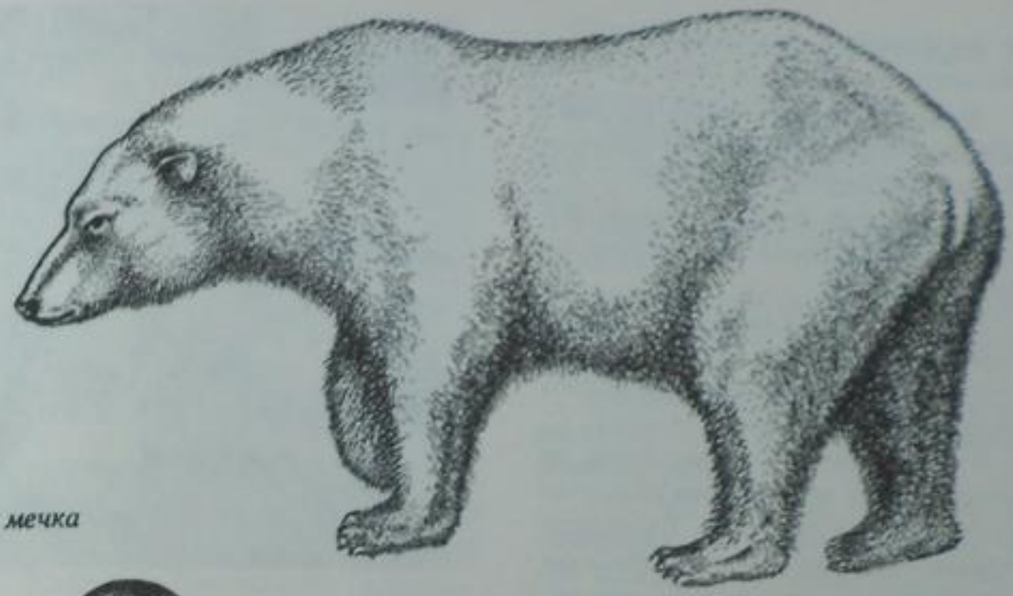


Медуза аурелия

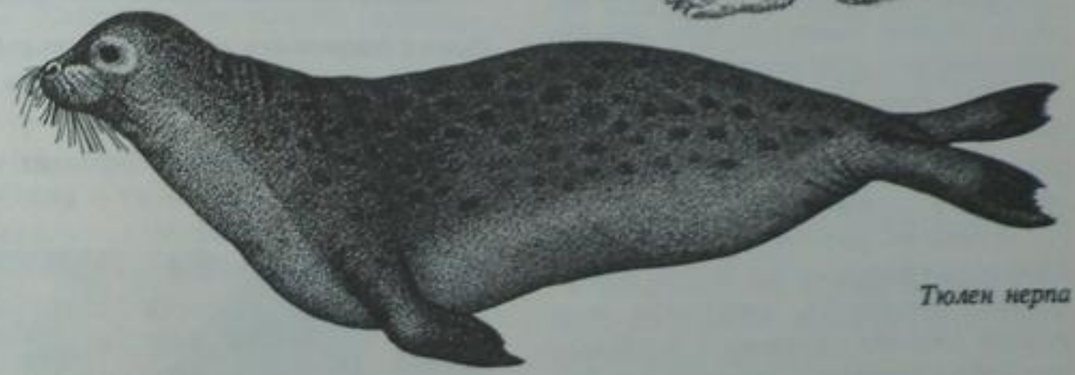


Цианея — гигантска арктическа медуза

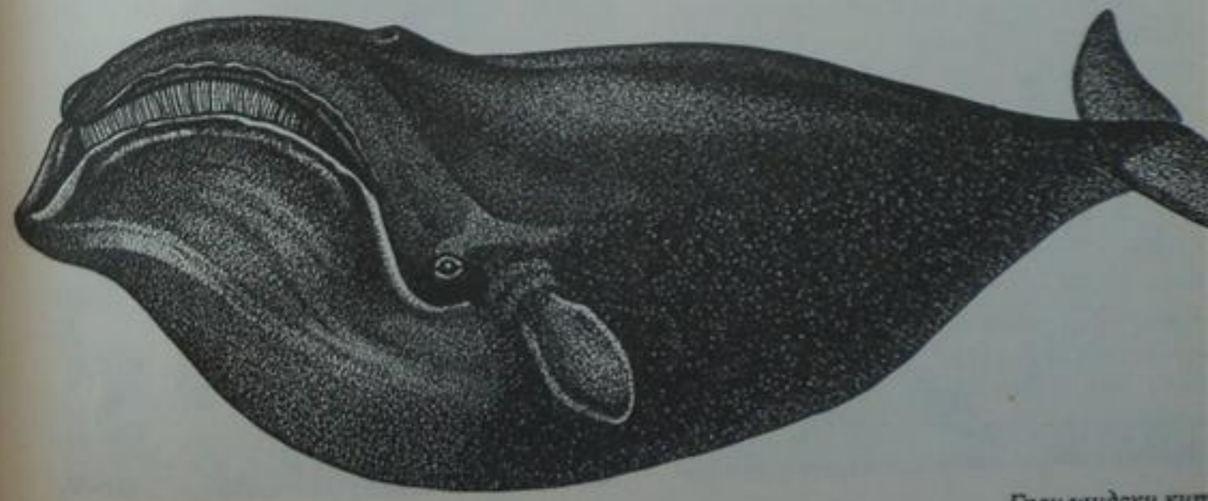
Морж



Бяла мечка



Тюлен нерпа



Гренландски кит

В ЛЕДЕНАТА ПУСТИНЯ

Какъв ли живот може да има в пустиня? Пустинята си е пустиня. В нея е пусто.

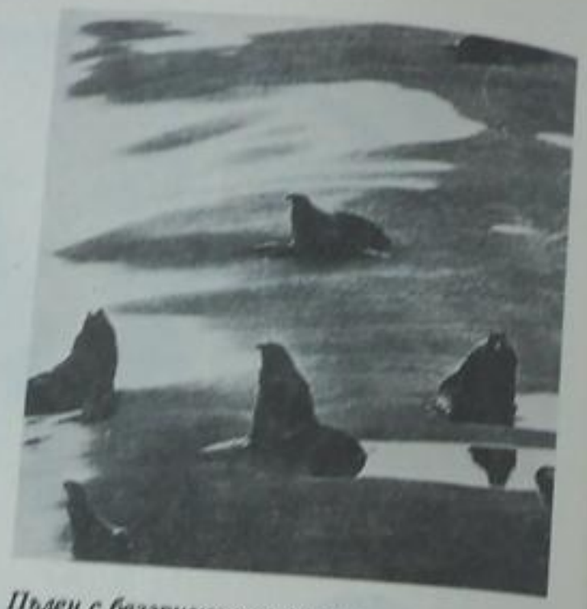
Но не във всяка пустиня. Излезте на палубата. Вгледайте се, вслушайте се.

Ето че на леврите запърха черно бяла птичка. Това е северното врабче. То е долетяло при нас от брега, от блатистата тундра.

В далечината на ледовете се виждат черни петна. Това са тюлени, легнали да почиват. Слънцето припича — топло е да се лежи на една страна. Тюленът лежи със затворени очи, а кръглите, едва забележими уши са нащрек — непрекъснато се ослушва. Щом чуе нещо подозрително, като змия се раздвижва и — цамбур във водата.

А ето че долита и някакъв звук. Сякаш зад борда някой тежко е въздъхнал. Въздъхнал, изпръхтял и с плясък отново изчезнал в дълбините. Това е моржът с големите зъби.

Добре им е в Арктика на тюлените и на моржовете, а можеше и още по-добре да им бъде. Всичко разваля бялата мечка. Няма по-страшен враг от нея. Тюлените опитали да избягат в морето — по-далеч от нея. Но къде ти! Бялата скитница се домъкнала по ледовете едва ли не до Северния полюс. Наистина, сега в Арктика са останали малко мечки. Ненапразно лов-Вът им е забранен. Сега много рядко може да се срещне мечка. Но срещнеш ли я — добре си отваряй очите!



Пълен с безгрижие и леност живот водят младите тюлени — храната е само на две крачки в морето

Младият самотен тюлен изразява чувствата си със силен рев

РИБАТА И МЕЧКАТА

На брега на поляриото море работели инженери-топографи — търсели удобно място за завод.

Работили месец, работили два месеца. Дошла зимата.

Морето се задръстило с лед.

Единият инженер тръгнал да лови риба от леда. Взел въдици, но за всеки случай нарамил и пушката.

Отдалечил се от брега, измъкнал се на леда и гледа — ло едно незамръзнало място стои мечка. Голяма, жълта, едроглава.

Инженерът започнал да се промъква. Досега не бил виждал толкова близо бяла мечка.

А мечката ту се приближи до дупката, ту се отдалечи. Ту се приближи, ту се отдалечи.

„Каква е тази работа?“

Човекът се закрил зад един леден блок, легнал по корем и запълзял.

Погледнал иззад блока.

„Ето каква била!“

В незамръзналото място имало риба. Щом мечката приближи — рибата бяга на другата страна. Махне ли се мечката — връща се.

„Юнак риба! — мислел си инженерът. — Главата ѝ по-малка от главата на мечката, а не дава да я измамят. Няма да я хване мечката!“

Погледнал надолу — под блоковете имало пукнатина. Плитко е — виждало се синьото дъно.

Мечката повървяла напред-назад и седнала на леда. Почесала се с лапата по врата и се замислила.

Мислила, мислила и измислила.

Обиколила водата, хванала се с предните лапи за леда, смъкнала се задницком във водата и заплувала.

Мечката плувала, бавно загребвала с лапите си, гонела рибата пред себе си.

Гонила я, гонила и я запришила в пукнатината.

Вмъкнала се и тя там и започнала да буха с лапите си по водата: „Бух! Бух!“

Зашеметила рибата, затиснала я с лланта си и — в устата. Тъй изяла всичките риби.

„Ах, ти, умница! — мислел си инженерът. — А за мен не остави. Чакай сега да те изплаша аз... Стоп, а къде ми е пушката?“

Опипал с ръка около себе си, а пушката я няма — забравил я долу. Ами ако мечката дойде тук!

По-бързо за пушката!

Докато пълзял за пушката си, мечката си заминала.

Инженерът се върнал в къщи без риба, но доволен: рядко се случва мечка-рибар да видиш.

ПОДВОДЕН ОРАЧ

Тази история се случила с друг мой познат, когато плавал на хидрографски кораб и изучавал морското дъно с помощта на телевизора.

Веднъж спуснали своята камера под водата. Корабът плавал бавно, бавно плавало на екрана и изображението на дъното. Тиня... пясък... редки храстчета на водорасли. Нито риби, нито животни... Скука!

Изведнъж гледат — на дъното се появили бразди. Една, втора, трета... Ред след ред. Такива едни правилни — сякаш някой нарочно е прекопавал тинята, разравял я, съвестно се потрудил.

Само че откъде ще се вземе на дъното орач?

В това време корабът спрял.

Всички се разотишли, а моят приятел останал пред телевизора. „Дано видя този земеделец."

И го дочакал.

На екрана се мярнала сянка, около камерата бавно заплувал солиден дебелак. Кръгла глава, вратът — набръчкан, плавниците — притиснати встрани, плоската опашка се люлеела нагоре-надолу. Обърнала се главата — мустаци и два големи зъба надолу. Морж!

Спуснал се на дъното звярът и започнал да рови със зъбите. Десет загребвания направил — лехичка изкопал. Плувал назад и завирал муцуната си в прекопаната тиня.

А де! Та той от браздите черупки измъквал! Обитателите им — мекотелите — са големи хитреци, заравят се в тинята, за да се спасят от враговете си.

Добре са го измислили, но и моржът не е вчерашен. Плувал, помръдвал с тлъстите си устни и си похапвал мида след мида.

Не е ли същински морски орач?

МОРСКИ ЕЗИК

НЕПОДВИЖНАТА СТАМУХА

Един журналист летял на Север.

Когато се подготвял за път, другарите му го предупредили:

— Щом отидеш в Арктика, избягвай да разговаряш с моряците за ледовете — не показвай своята морска неграмотност.

И ето, самолетът вече е във въздуха. Под крилото се белее Арктика.

Съседът на журналиста е капитан на ледоразбивач. Летят, мълчат. Капитанът чете вестник.

Журналистът погледнал надолу и видял покрай целия бряг да светлее ледена ивица. „Трябва — помислил си — да поговоря с човека."

— Я гледай какъв лед! — казал.

Капитанът се надвесил към прозореца:

— Забряг!

След малко журналистът пак погледнал надолу: ивицата ставала все по-широка, краят ѝ се виждал все по-далеч от брега.

Решил и той да блесне с морска думичка:

— Ето колко широк стана забрягът!

Капитанът хвърлил поглед към прозорчето:

— Припай!

Отново не улучил. А самолетът продължавал да лети над брега. Под него водата ставала толкова плитка, че се виждало дори и дъното. А сред плитчината — голям леден блок. „Е, тук вече всичко е ясно — няма да се подхлъзна. Ледът си е лед!"

— Какъв лед само, а? Ако такъв налети срещу кораба, няма да ти е леко — казал журналистът, като се стараел да си придава по-сериозен вид.

Капитанът погледнал бегло леда и отвърнал:

— Стамуха!

И отново забучил носа си във вестника. Явно, че подобен разговор не му се нравел.

Едва по-късно летците му обяснили: забряг и припай са ледове, залепнали за брега, а стамуха е неподвижен леден блок — заседнал на плитчина лед. Какво ще търсят корабите на такова място!

За ледовете по-добре да не се разговаря с полярниците. За тях всяко парче лед си има име.

РАЗГОВОРИ НА БАКА

– Виждам, че да се плава по моретата, трябва денонощно да се учи!

– А ти как мислиш! Да излезеш от пристанището – има едно правило. Да влезеш – друго. Как корабите се разминават в морето – цяла книжка е написана.

– Защо трябват толкова правила?

– За да плават корабите п р а в и л н о!

– Глупав е тюленът, глупав е! Лежи и мустаците му във водата – нищо не вижда. А опашката му е далеч от дупката. Ще се промъкнеш и ще го грабнеш за опашката!

– Няма да успееш! Той нарочно лежи така! За да избяга, не му трябва даже и да се размърда. Ще си отпусне само главата в дупката, ще се плъзне с шкембето и... прощавай, както се казва!

МОРСКИ ИСТОРИИ

– Знаете ли какъв случай имахме веднъж? Плавахме в района на Нова земя. Минавахме край една ледена грамада и гледаме – в средата нещо се тъмнее. Приближаваме и започваме да сечем с брадвите. Изсякохме леда – а вътре мамонт. Замръзнал преди хиляди години и заедно с ледения блок попаднал в морето и тръгнал да пътешества.

– Е и какво?

– Ние, разбира се, го качихме на палубата. Завързахме го за мачтата, за да не се изтърколи извън борда и се отправихме към Мурманск. Пристигнахме, а там е топло. Размрази се нашият мамонт, изправи се на крака, изскубна мачтата и... слезе на брега. Изчезна!

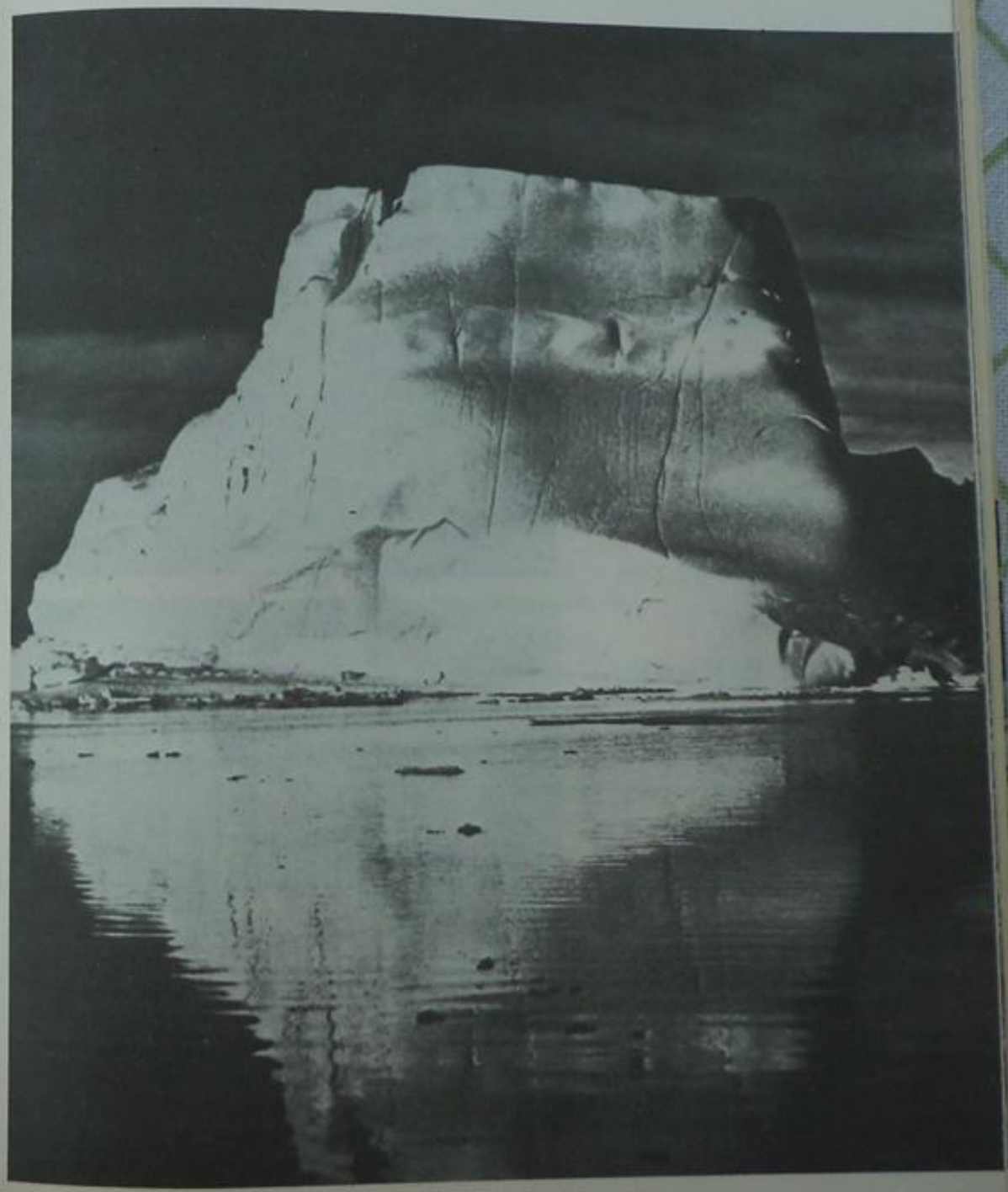
– Ужасна история!

– Разбира се, че е ужасна – сега плаваме без мачта!

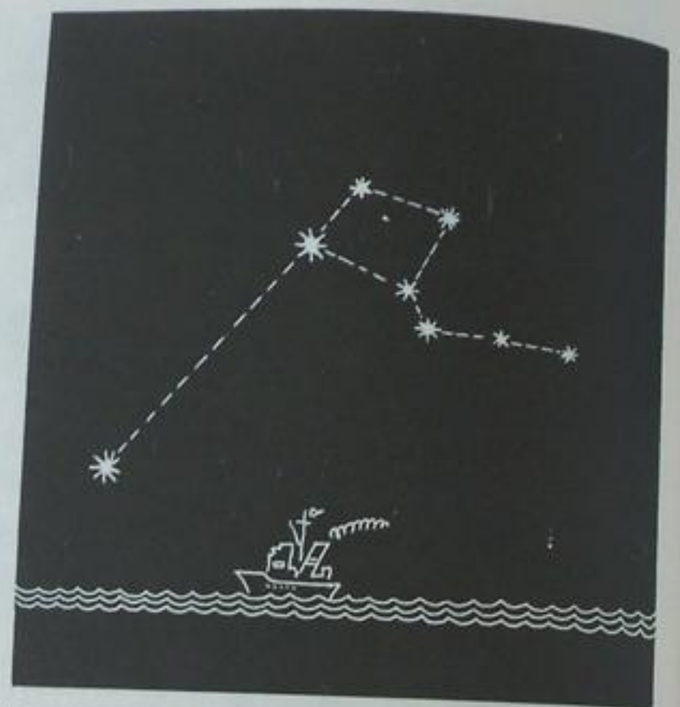
– Какво от това! Ние пък се изложихме. Отидохме веднъж на един остров, качихме се на него, къща си построихме. Дойде лятото. Чуваме, че нашият дом нещо скърца...

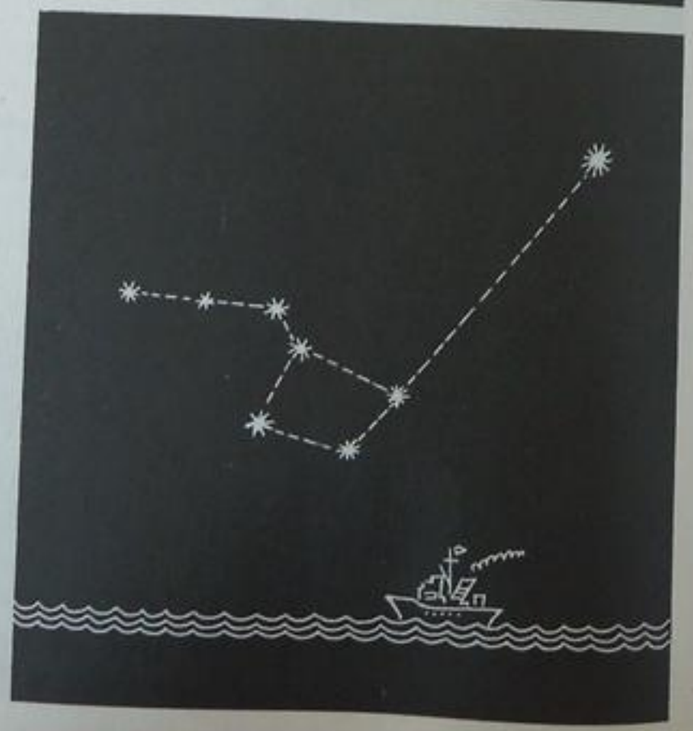
– Започнал да съхне?

– Да пропада. В един прекрасен ден – бух! – намерихме се във водата. Оказа се, че островът ни бил от лед!



ЗАГАДЪЧНИТЕ РИСУНКИ





Един моряк бил на плаване. Отначало той се намирал на Север, ходил на Франц-Йосифовата земя, плавал край Нова земя. След това изпратили кораба край бреговете на Африка, в Египет. По време на плаванията си морякът направил две рисунки на нощното небе, но коя от тях била правена на Север, коя на Юг – забравил.

Помогнете на моряка!

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. Кой е най-дълбокият океан?

2. Може ли кит да глътне човек?

3. Кой в морето има най-дълъг нос?

4. Може ли да се постави корабния винт не на кърмата, а на носа?

5. Може ли риба да изпревари ветроходен кораб? А моторен катер?

6. За кои страни са строили кораби българските корабостроителни заводи?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „БАРЕНЦОВО МОРЕ“

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

Разменени са местата на островите Диксон и Мечи.

ВИКТОРИНАТА

1. По посока на магнитния Северен полюс, т.е. на юг.

2. Бодливката и десетина други видове.

3. Норвежко.

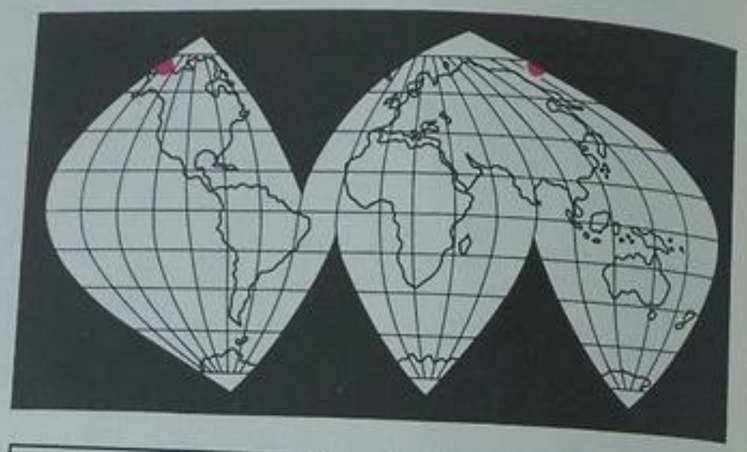
4. Не.

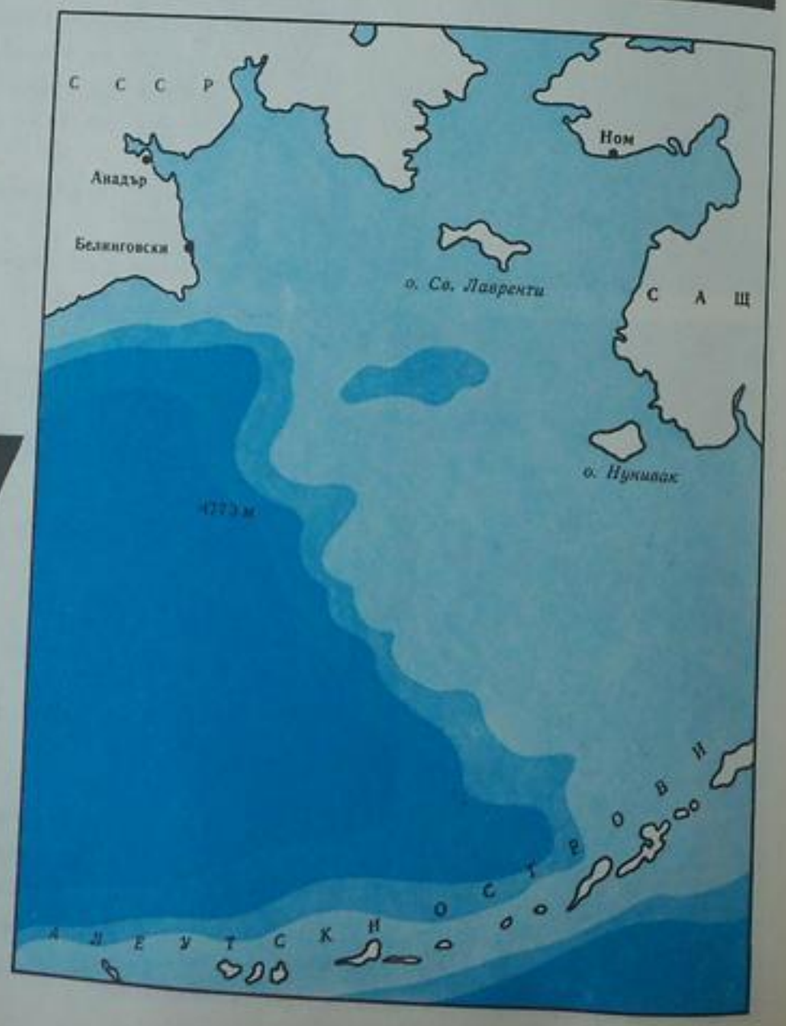
5. Има. Наричат се още и шпангоути.

6. Във Варна – в корабостроителния комбинат „Георги Димитров“, в Бургас – в корабостроителния завод „Илия Бояджиев“; в Русе – в корабостроителния комбинат „Иван Димитров“.

БЕРИНГОВО МОРЕ

Море на тюленовите стада





ЛОЦИЯ. Берингово море е разположено в северната част на Тихия океан. Чрез Беринговия проток се свързва с Ледовития океан. Мие брегове на полуостровите Камчатка, Чукотка и Аляска. На юг граничи с веригата на Алеутските и Командорските острови.

Най-голямата дълбочина е 4773 метра.

Най-големи заливи: Анадирски и Бристълски.

Пристанище — Провидение /СССР/.

Соленост на водата 32 ‰. , цвят — син, синьозелен, прозрачност — 16–17 метра. Край брегове грунтът е каменист, а в дълбочините е тиня и пясък.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

През зимата почти цялото Беринговo море е покрито с ледове, неподвижни или плаващи. През лятото ледовете изчезват, над прохладната тежка вода лежи мъгла, пълзят слоести облаци, често вали дъжд или сняг.

Над морето се вият птици. Черните стръмни брегове на Алеутските и Командорските острови като с дим са обгърнати от птичите ята. Над скалите се носят хиляди птици с пронизителни крясъци. Тишината тук е рядкост. Замлъкнат ли за минута обитателите на каменните стени, изведнъж се чува далечно бучене или грохот от сриващи се камъни, сякаш бял облак дим се е откъснал от скалата, извил се и като струя се метнал нагоре. Викове, глъчка — отново оживява, звънва птичият пазар. Долу, в подножието на скалите, шуми бяла пяна. Нататък — отново острови, каменисти плажове. Тук също има викове и бъркотия. Сякаш продълговатите, обточени от водата камъни са започнали да се движат — мърдат, движат се тюлените. Жално проплакват събраните в „детските градини“ малки.

Студените води на морето са богати на живот. Във водата гъмжи от миниатюрни свободно плаващи животинки — това е планктон.

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

БЕРИНГ И ЧИРИКОВ

Във витрината на малкия музей в селището Николско на Командорските острови е поставена изхвърлена от морето дъска. Недалеч, на площада, има каменен обелиск. Тук са останките от разбитията от морето кораб и паметникът на неговия капитан Витус Беринг.

Беринг бил изпратен по тези места от Петър I, който поискал от него да намери път за Индия и да узнае има ли между Азия и Америка проток.

Другар на Беринг станал опитният щурман Алексей Чириков. Те извършили три плавания. Третото им донесло слава, но за Беринг то било последното плаване.

С двата си кораба Беринг и Чириков открили Алеутските острови, достигнали бреговете на Северна Америка. В обратния път те се разделили. Чириков се върнал на Камчатка, а вторият кораб бил разбит от щорм край острова, който сега носи името на Беринг. Тук изпълнителният командор умрял, като не издържал на тежкото гладно зимуване. Отначало на неговия гроб имало обикновен кръст. По-късно на острова издигнали паметник: на каменен пиедестал поставили бронзов бюст на човек с широко лице и дълги, падащи на раменете къдрици на перука. Беринг бил преселник от Дания, но вярно служел на своята втора родина Русия.

Той умрял през мрачната полярна нощ.

Дрезгавият лай на полярните лисици стигал до студената землянка, където лежал поразеният от скорбут капитан.

Удряли брадвите — от остатъците на разбития кораб моряците стъкмявали малко корабче. Предстояло им да плават към Камчатка през бурното море.

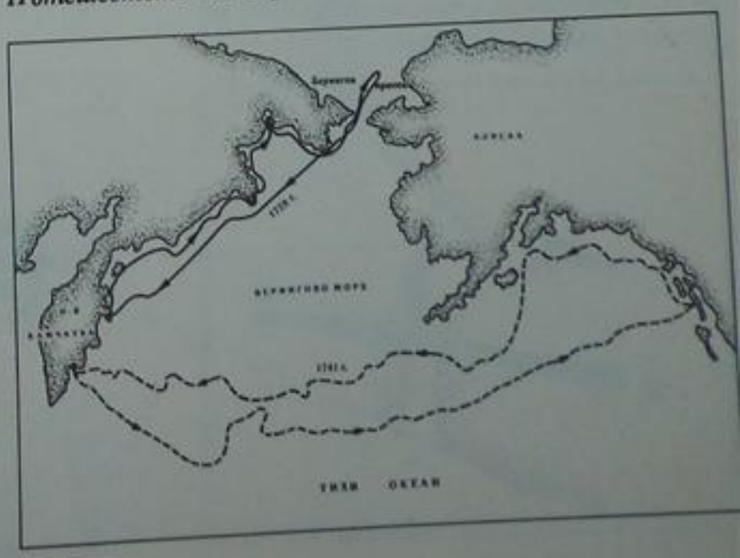
Витус Беринг

Паметник на Беринг

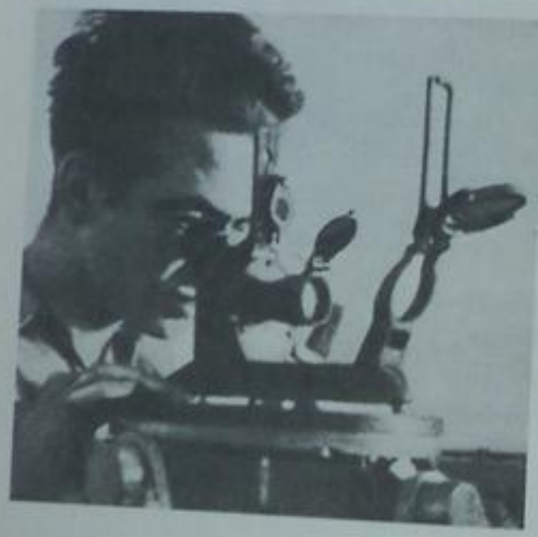
Ъгломерен инструмент — астролабия, с помощта на който в миналото моряците определяли височината над хоризонта на звездите и слънцето

Жители на Североизточна Азия според описания на съвременниците на Беринг

Пътешествия на Беринг



МЯСТОТО В МОРЕТО



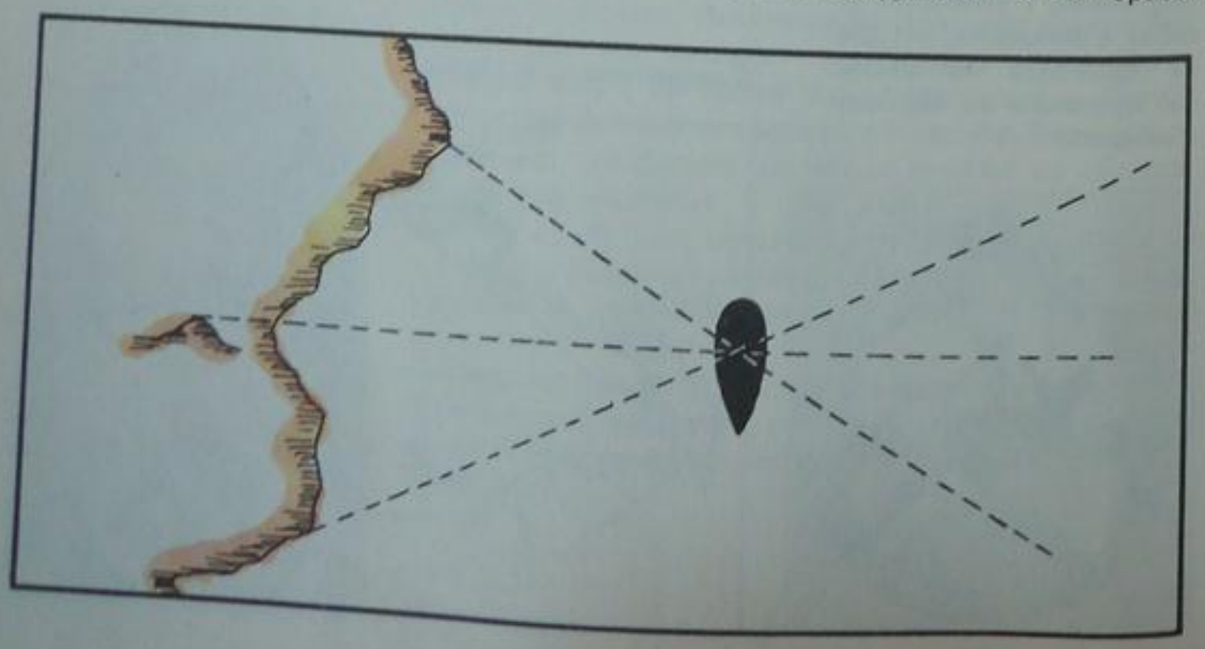
Кафеникавите носове на Камчатка пълзят покрай нас. Щурманът — помощникът на капитана — излиза на крилото на мостика, надвесва се над визьора на пеленгатора и на глас отбелязва отчетите.

— Нос Скалисти — шейсет и пет градуса! Нос Низменни /Нисък/ — сто двайсет и два градуса! Височина Съветска — деветдесет и един.

След това щурманът влиза в рубката и като се надвесва над картата, нанася по нея пеленгите — направленията, които току-що е произнесъл.

Пеленгите биват: прави — от кораба към брега — и обратни — от брега към кораба. На картата се нанасят обратните. Така е по-удобно.

Пеленгите — това е мястото на кораба на картата. Това е спокойствието и сигурността на кораба.



МНОГО... МНОГО МИЛИЦИОНЕРИ

Не е трудно да се разбере как се определя през деня мястото по пеленги. По-трудно е да се разбере как се определя нощем по височината на звездите.

Нашият преподавател по астрономия в Морското училище беше необикновен човек. Веднъж му се оплакахме, че след физкултурата ни е трудно да правим контролни.

Учителят ни изслуша, мълчаливо приближи до масата и направи стойка на ръце. Той беше на петдесет години, а за този ден това беше петата му лекция. Деня, в който ни обясни как се определя мястото на кораба по височината на звездите, запомних за цял живот. Той застана до дъската и ни нарисува улична лампа. Обикновен уличен стълб с лампа.

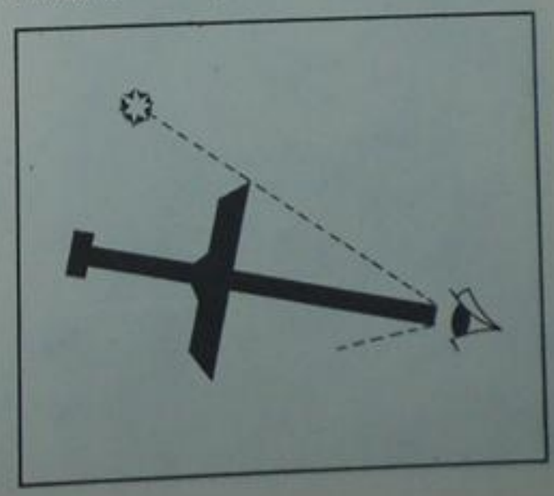
— Представете си — каза учителят, — че на улицата стои милиционер и гледа лампата. Гледа и я вижда под ъгъл шестдесет градуса. А до него стои втори милиционер и също гледа лампата, и също я вижда под ъгъл шестдесет градуса. И така много... много милиционери. Те стоят рамо до рамо и образуват около лампата...

— ... кръг! — извика някой.

— Правилно. Кръгът на милиционерите се нарича кръг на равните височини. Ако се отделите от него дори на половин крачка, ще виждате лампата под ъгъл, по-голям или по-малък от шестдесет градуса. Ако милиционерът измери със секстант височината на лампата и тя се окаже шестдесет градуса, значи, че той се намира на някоя от точките на кръга, за който става дума. Следователно всяка височина на звездите е сигнал: „Ти се намираш някъде на кръга на равните височини." Две височини вече ни казват: „Ти се намираш в точката на пресичането на два кръга." Но тъй като височината на звездите през цялото време се изменя, то в момента на измерването на височината трябва да знаем точното време. Толкова точно, че обикновените часовници тук не могат да се използват. Необходим е хронометър...

И тогава учителят ни разказа за изключителните часовници, които са наречени на името на бога на времето — Хронос.

Така с помощта на прости прибори са определяли височината на звездите или на слънцето над хоризонта (ъглови градуси)



ХРОНОМЕТЪР

Кой е най-капризен от всички на кораба? Човекът? Не, хронометърът.

Пазят го в специална кутия, подплатена отвътре със сукно, пазят го от всичко: от топло и от студено, от сухо и от влажно. За проверка го носят на брега и опитни майстори-часовникари му врачуват. Както всички капризници, хронометърът е обидчив и отмъстителен.

На един кораб били на практика млади щурмани, още неопитни и недостатъчно грижливи.

Веднъж седели трима щурмани на палубата, пиели чай и определяли мястото на кораба по височината на слънцето. Изпили по чаша, определили височината, отново посръбнали... Благодат!

Единият щурман изчислил мястото и направил кръгче на картата. Но какво става? Според него корабът плавал по плитчината. Вторият определил мястото — същото. Третият изчислил — оказал се на брега сред планините.

Спогледали се тримата. Кога са успели чак на брега да изскочат? Огледали се. Не, всичко е нормално: наоколо е само вода, корабът плава, не загива.

Гледат, тича корабният щурман. От яд целият е побелял.

— Чайникът—вика,—чайникът! Защо пък чайникът?

Огледали се практикантите и се хванали за главите: поставили горещия чайник върху кутията с хронометъра.

Хронометърът им се отплатил — веднага дал неточно време. А време с грешка — пропаднали изчисления.

Хронометърът на кораба се държи в специална кутия

ОБЪРКАНИ ВЪПРОСИ

— Значи, за да определиш мястото в морето, трябва да извикаш милиционер?

— Не, това беше разказано просто така, за пример. За да определиш мястото на кораба, трябва да вземеш секстант. С него може да се измери с точност до една шестстотна част от градуса ъгълът между хоризонта и направлението на звездата. Много точен инструмент.

— А хронос?

— Не хронос, а хронометър. При него точността на отчетеното време също е отлична. Ако хронометърът изменя своята поправка за денонощие повече от половин секунда, дават го за проверка на майстор.

— Следователно, за да се определи мястото на кораба по звездите, необходими са само секстант и хронометър.

— И още: молив и глава.

ВЕХИ И БУЙОВЕ

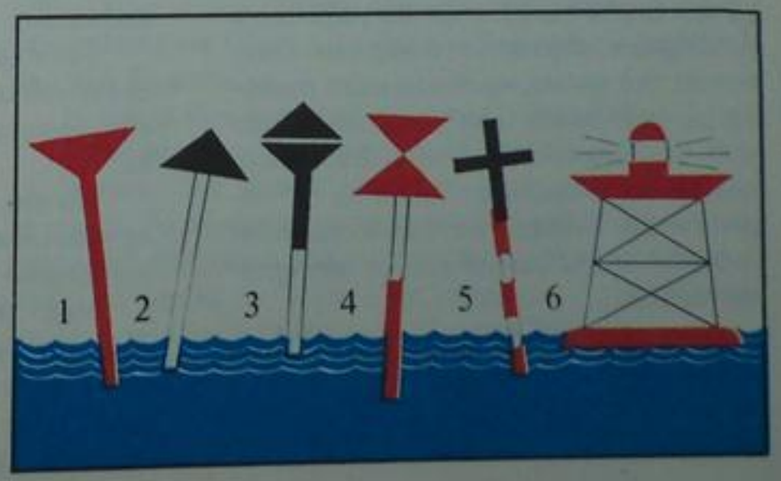
Има приказка за това, как една пръчица и девет дупчици са погубили цяла армия.

Пръчицата с дупчиците била свирка, а армията, която увлекли звуците на свирката във водата, била от плъхове.

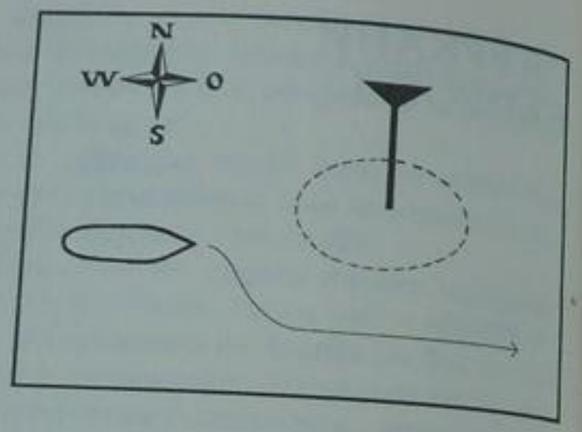
На море разноцветната пръчка като на шега изменя пътя на цели кервани.

Тази пръчка се нарича веха. Тя предупреждава корабите за подводни скали и плитчини. С вехи се отбелязват опасните места.

1. Северната веха: „Остави ме на север!“
2. Южната веха: „Остави ме южно от себе си!“
3. Източната веха: „Остави ме на изток!“
4. Западната веха: „Остави ме на запад!“
5. Кръстовата веха. Поставят я в средата на малки плитчини. Тя просто казва: „Заобиколи ме!“
6. Буйовете са плаващи „бъчви“ със светлини на върха. Поставят се по същия начин, както вехите.



Ето как буйовете и вехите заповядват на корабите



СИВООЧКА

Какво е картата? Чертеж на местността, пътеводител, справочник. Това е всичко.

Дълго и аз мислех така.

Веднъж, като взех картата на Камчатка, обърнах внимание на две названия: нос Африка и залив Сивоочка. Но какво търсят тук южният континент и нежното моминско обръщение? Вече бях свикнал — названията трябва да се разбират отведнъж: ако носът е наречен Обиколни, то значи, че около него трябва да се обикаля, ако заливът е Ягодов, то там има страшно много ягоди, Беринговият проток е наречен на името на пътешественика... А тези имена как са попаднали тук?

Наложи се да се поразровя из книгите.

За носа узнах бързо. През 1882 година руският крайцер „Африка" правел морско описание на камчатското крайбрежие. Екипажът на крайцера нарекъл един от носовете в чест на своя кораб.

Със залива работата се оказа по-сложна. За него в книгите нямаше нищо. Местните жители лошо познаваха историята на своя край. Вестникарските статии разказваха за рибарка, която при един щорм загубила годеника си, или пък за девойка, която се отличила при отбраната на Петропавловск. Разни истории...

Така за мен си остана тайна ласкавото име на малкото заливче на източното крайбрежие на Камчатка.

Но от този момент започнах да се замислям над всяко название на морските карти.

Нос Изменний, залив Находка, фар Червеният партизанин... На някого щастието тук изменило, някой се спасил при щорм в залива, нечий гроб се намира недалеч от фара...

МОРСКИТЕ ГРАНИЦИ

На крайбрежието на Беринговo море, в камчатската тайга, на Командорските острови бдят граничарите. Границата минава през блата, издига се по каменни хребети, вие се по долините на реките.

Тя минава и през морето.

Наистина, понятието морска граница през различните векове и от отделните народи се е тълкувало по различен начин.

Помните ли пътешествието на Питей? За да запазят своята търговия с атлантическите пристанища, жителите на Картаген обявили за граница Гибралтарския проток. За охраната му поставили цял флот. Всеки чужд кораб, който искал да излезе от Средиземно море в Атлантическия океан, подлежал на унищожаване.

През 1494 година Испания и Португалия сключили договор. Границата между своите владения те прокарали през цялото земно кълбо, като го разделили наполовина като ябълка. Границата минавала през Атлантическия океан западно от Азорските острови, през Тихия — източно от Молукските острови.

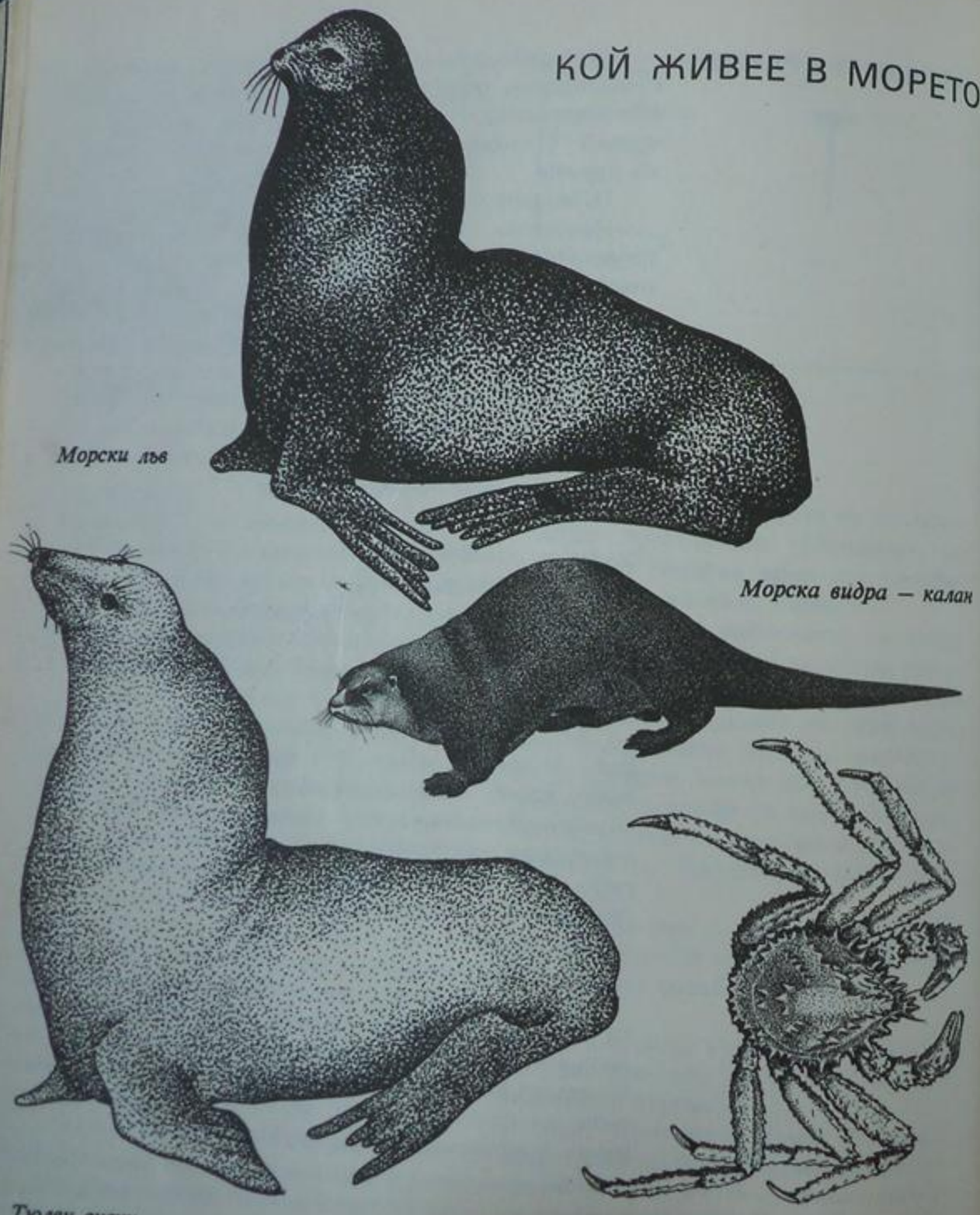
Как да пазят тази граница? Португалският крал не мислил много. Той връчил инструкция на всеки кораб, плаващ край африканските брегове. Жълтеникавата хартия с плетеницата букви от гъше перо предписвала да се задържат всички кораби под чужд флаг, ако те се окажат край бреговете на Гвинея, и... да се хвърлят екипажите им във водата.

В наше време никой не дели океаните.

Техните води не принадлежат на никого — те са ничии. Но всяка страна има свои морски граници. Те минават успоредно на крайбрежието и отделят водната ивица, която за някои страни е три, за други — шест, за трети — дванайсет мили, а напоследък дори и двеста мили.

Ако срещнете в морето кораб със зелен флаг, знайте, че това са граничари, това са часовои на пост.

КОЙ ЖИВЕЕ В МОРЕТО



Морски лъв

Морска видра — калан

Тюлен сивуч

Камчатски рак

УЧТИВИТЕ РАЦИ

— Ап-чхи!
— Наздраве!
— Благодаря!... Ап-ап-ап-чхи!

Кои разговарят?
Два рака.
А нима те кихат?
И още как. По дъното тича рак.

Шляп — пада в ямичка с тиня. Частиците на тинята са много фини и веднага запълват хрилете. Ракът се напъва и — ких, ких! Продуха хрилете си и тича нататък.

А „благодаря" в каква връзка е?

Просто така. Когато се киха, не е задължително да се казва „наздраве".

МОРСКИ ЕЗИК

СТИГАТ ЛИ НА МОРЯЦИТЕ ДУМИТЕ?

Стигат ли на моряците думите? Разбира се, че им стигат. Започне ли да разказва морякът — не можеш да го спреш. Сипят се една от друга по-мъчни думи. Тук са и румбове, и мили, кнехтове и вахти, девиация, навигация — какво ли няма!

Хем е тъй, хем не е.

И аз сам по-рано мислех, че на моряците не им трябват думи назаем, но щом започнах да изучавам животните и растенията, които се срещат в океана, позамислих се.

В Беринго̀во море на дъното растат морско зеле, морска салата. В морето живеят морски гребенчета, морски анемонии, морски кончета. В леговищата почиват морски видри, морски лъвове.

Все морски и морски, а самите имена сухоземни.

За тях не са достигнали думи!

Интересно е, че в миналото на остров Беринг било открито огромно морско животно, което се хранело с водорасли. Нарекли го... морска крава.

РАЗГОВОРИ НА БАКА

— Шега ли е — границата се намира на дванайсет мили в морето! Опитай се само да я опазиш!

— Нищо, нашите граничари се справят. А виж, Перу, Еквадор, Салвадор и Чили са преместили границите си на двеста мили в морето! Представяш ли си само колко стражеви кораби ще им трябват, за да я опазят!

— Извади часовника — сега ще кажат точното време.

„... Бип!... Бип!... Бип!... Бип!... Бип! Бип!“

— Как е?

— Напред е с пет минути.

— Ех ти, какъв си ми шурман! Бързо върни стрелките!

— Защо? Сега аз знам поправката на часовника: минус пет минути. За нас, шурманите, каквото показва часовникът е само половин работа. Втората половина е да се знае поправката.

— Корабите плават съвсем точно в морето, макар че всичките им прибори лъжат. Приборите лъжат, но поправката на всеки се знае!

МОРСКИ ИСТОРИИ

Веднъж построили в завода два кораба. Строили ги един до друг и ги спуснали заедно на вода. Когато ги спускали, корабите се наклонили и едва не се ударили.

— Закарайте ги на различни места в залива! — заповядал началникът на пристанището.

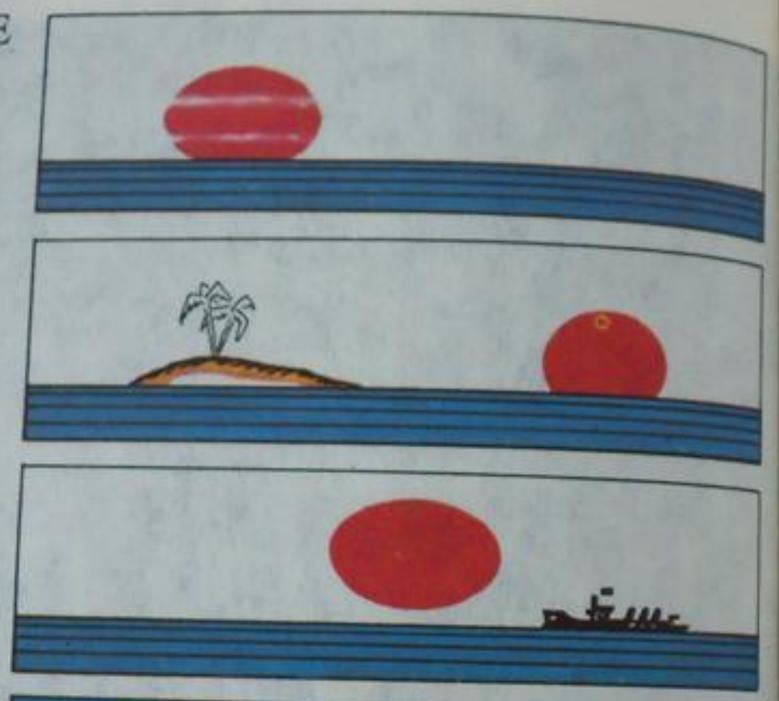
След няколко седмици корабите излезли на ходови изпитания за измерване на скоростта и пак едва не връхлетели един върху друг.

— Странни кораби — казал началникът, — много им се иска да се сблъскат! Хайде, за да ни е мирна главата, да ги пратим на далечно плаване. Единият на изток, другият — на запад. В разни посоки!

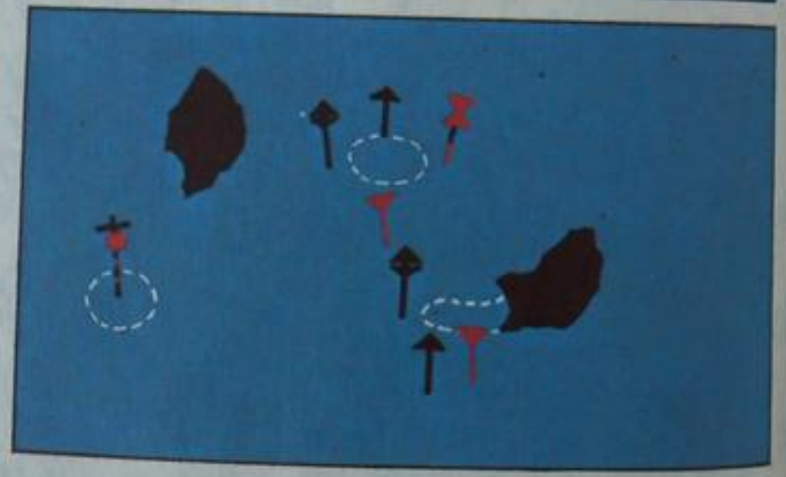
Тъй и направили. Корабите отплавали. Плавали месец, втори, трети — и пак се сблъскали! Носовете им на пита станали. Земята е кръгла!

На кърмата на този средновековен кораб е показано как шурманът определя височината на слънцето

ЗАГАДЪЧНИТЕ РИСУНКИ



На рисунката три пъти е показан залезът на слънцето. Кои залези художникът лично е наблюдавал и кои е измислил?



Коя от вехите е поставена неправилно?

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. Как на картата е увековечено името на Витус Беринг?

2. Има ли море с бял цвят?

3. Колко крака има ракът?

4. Кой от двата айсберга е по-опасен за кораба?

5. Каква е морската дълбочина на Северния полюс?

6. Кои са най-големите кораби, които строи варненският корабостроителен комбинат „Георги Димитров“?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „СЕВЕРЕН ЛЕДОВИТ ОКЕАН“

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

Горната рисунка е направена на юг, долната — на север. Това се вижда от височината на Полярната звезда над хоризонта.

ВИКТОРИНАТА

1. Най-дълбок е Тихият океан.

2. Не, на истинския кит гърлото е много тясно. Той се храни с рачета и други дребни животинки.

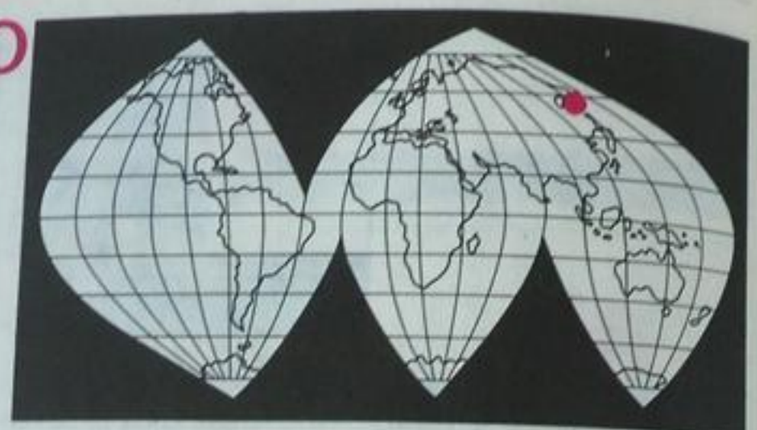
3. Най-дълъг нос има нарвалът. Но това не е нос, а изтеглен напред и насукан като винт зъб-бивна.

4. На някои ледоразбивачи поставят винт и в носа. Този допълнителен винт на кораба размива и разчупва по-тънкия лед.

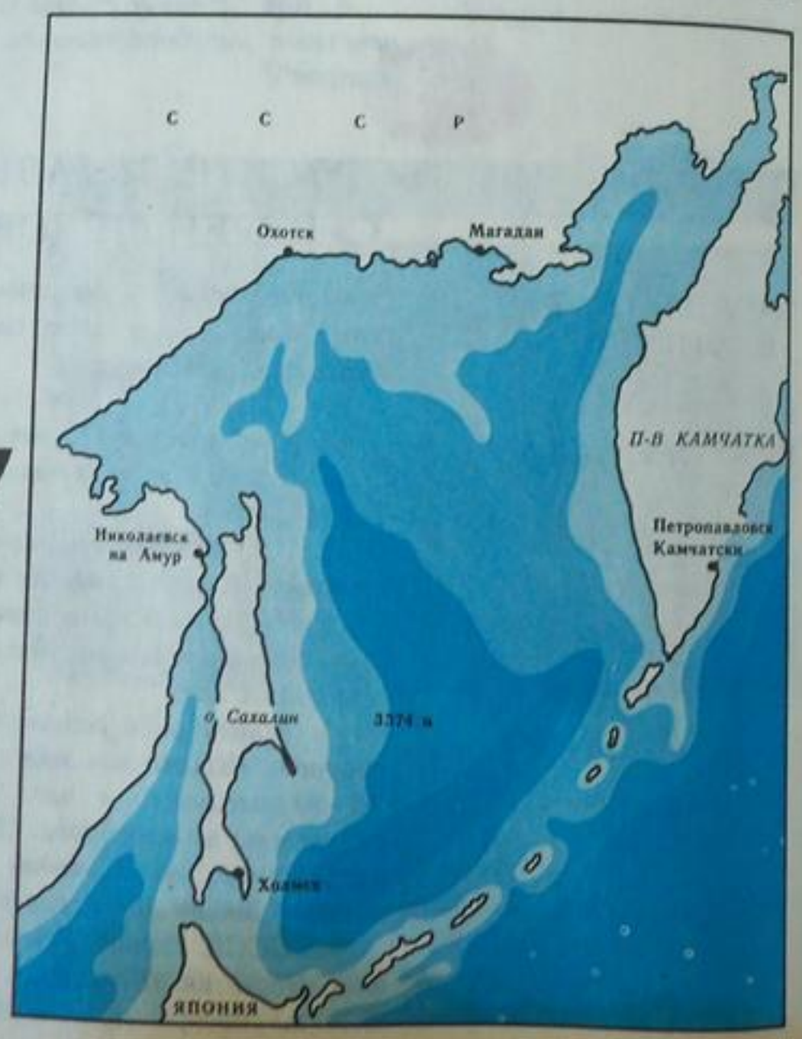
5. Много риби развиват във водата значителна скорост. Рибата-меч може да се движи с повече от 70—80 километра в час. Това е много повече от скоростта на ветрохода. Само катерите на въздушна възглавница, на подводни криле или глисиращите катери могат да развиват по-голяма скорост.

6. СССР, Полша, Румъния, Китай, Унгария, Албания, Норвегия, Швейцария, Англия, Финландия, Мароко... и, разбира се, за Българския морски флот.

ОХОТСКО МОРЕ



Море на плаващите ледове



ЛОЦИЯ. Охотско море е разположено в северозападната част на Тихия океан. То мие бреговете на полуостров Камчатка, на Курилските острови, на остров Сахалин, на остров Хокайдо.

Чрез протоците Невелски и Лаперуз се свързва с Японско море, чрез Курилските протоци — с Тихия океан.

Пристанища: Корсаков, Магадан, Охотск, Николаевск на Амур /СССР/.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

Това беше през лятото на 1950 година. Излязохме от Амурския лиман, пресякохме Сахалинския залив. През Охотско море се отправихме към Шантарските острови.

Беше юни, но между ниските, обрасли с гъсти черни смърчови гори острови още плаваха захарнобели ледове. Вятърът ги носеше назад-напред, въртеше ги, не им даваше да заминат...

По-късно ми се е случвало отново да попадна по тези места. Научих се, че през летните месеци в морето, общо взето, няма ледове, а има мъгли и студени течения. Океанските води се вливат тук, сякаш минават през сито, през веригата на Курилските острови. Научих, че особено през зимата тук има много плаващи ледове: щормовите ветрове разчупват ледените полета.

Плавахме към суровите магадански брегове, стояхме на котва край ниския камчатски бряг, обиколихме целия Северен Сахалин. Около остров Йони — малка скала сред морето — прощално мигаше фарът и разтревожените от корабната сирена гривести сивучи обикаляха край брега.

Но все пак запомних Охотско море с белите захарни ледове през юни около черногорите Шантарски острови.

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

НЕСПОКОЙНИЯТ КАПИТАН

На Камчатка пристигнал двумачтовият транспортен кораб „Байкал". Той дошъл от Кронщат. Било през май 1849 година. Довел го капитан-лейтенант Генадий Иванович Невелской. Корабът донесъл на камчатските заселници дрехи и продоволствие.

Вместо да даде почивка на екипажа след осемместечно плаване, Невелской отново извел кораба в океана.

„Байкал" пресякъл Охотско море и влязъл в Сахалинския залив.

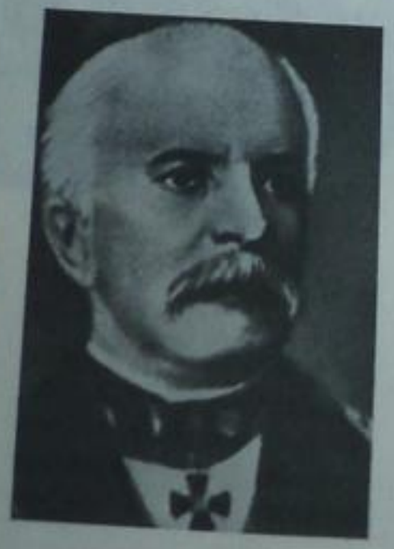
Екипажът не протестирал: моряците знаели, че техният командир е пред прага на голямо откритие.

Той търсел проток между Сахалин и континента. Мореплаватели, посетили по-рано тези места, очертали на картата Сахалин като полуостров. С всяка измината миля заливът ставал по-плитък. Хвърлили котвата. По-нататък продължили с лодки.

В мътножълтата вода, идваща насреща им, се усещало могъщото течение на Амур.

На 11 юли с три лодки и една байдарка Невелской влязъл в устието на реката. След това, като излезли от него, се спуснали на юг край брега на континента.

Генадий Иванович Невелской



При един гърбав нос жълтата речна вода свършила. Напред зеленеело Японско море. А тук вече са идвали корабите на френския пътешественик Лаперуз.

Протокът бил открит.

След една година Невелской основал пост в устието на откритата от него река. На царя и на петербургските сановници не се харесали действията на енергичния мореплавател. Великите открития трябвало също да стават с царско благоволение.

Невелской бил заплашен със съд.

Надвисвала Кримската война. За инцидента на Далечния изток забравили.

ЛОЦИЯ. В Охотско море влиза, след като е обиколило южния край на Камчатка, студеното течение от Берингово море. То се изкачва на север към Магадан, спуска се край Охотск към Сахалин. Едно негово разклонение влиза през Амурския лиман в Татарския проток, второ, след като обиколи Сахалин от изток, се слива с бързащото към Япония студено течение Ояшио /Курилско течение/.

В северната част на Охотско море има големи приливи. Те достигат голяма височина /до 13 метра/ на върха на тесния и малък Гижигински залив.

Мъглите в морето са често явление. Особено е прочут с мъглите си районът на Курилските острови.

Дъното на морето е покрито с глина, пясък, чакъл.

Солеността на водата е 32–33 ‰.

Най-голямата дълбочина е 3374 метра.

СВЕТЛИНА НАД ВОДАТА

Плаваме от Магадан към Корсаков. Вълна ни блъска цяла седмица, силни течения и ветрове ни отклоняваха от пътя.

И ето, приближаваме Сахалин.

Брегове не се виждат.

От мъгливата линия на хоризонта нищо не може да се разбере. Свечерява се.

Зад нас пълзи гъста мъгла. Лилавата ѝ стена неотклонно следва кораба.

— Нощем, в мъгла да приближаваш сахалинските камъни... Бр-р! — казва щурманът и се ядосва на капитана.

Капитанът осми час не слиза от мостика.

Той стои и мрачно гледа напред.

И тогава на хоризонта, пробила полумрака, пламва светлина. Малка жълта звездичка.

Звездичката пламва и започва да мига, като уверено отброява секундите: светлина — тъмнина... светлина — тъмнина!....

— Щурман, мястото! — ръмжи капитанът.

Веднага щурманът определя мястото на кораба по фара и капитанът слиза в каютата си да почине.

Всичко е наред — вижда се фарът.

ФАРОВЕ

В древността денем корабите плавали по-далеч от брега, за да избягнат опасните подводни скали и пясъчните плитчини.

Нощем моряците не можели да се ориентират. Налагало се на особено опасните места да се поставят на брега светлинни знаци, за да предупреждават корабите.

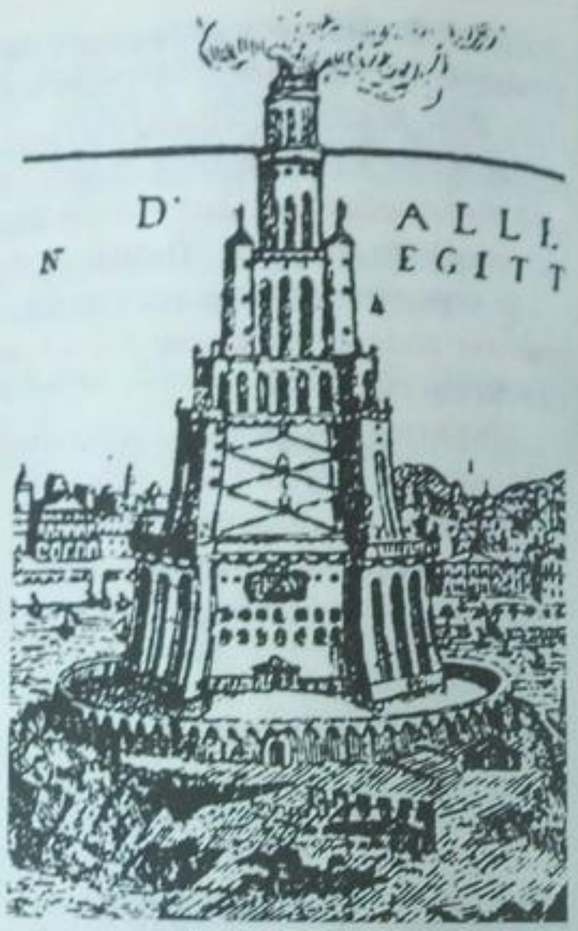
Още древните гърци палели огньове на брега, поддържани от постоянна стража. По-късно вече се строели специални кули, на чиито върхове горял огън. Това съоръжение получило названието „фар" от името на малкия остров Фарос до пристанището на град Александрия в Египет. Тук бил построен прочутият Александрийски фар — едно от седемте чудеса на древността.

В наши дни фаровете представляват сложни технически съоръжения, без които корабоплаването е немислимо.

Радиофарът първи посреща кораба, след това може да има плаващ фар и на края е бреговият фар — кула на твърда земя.

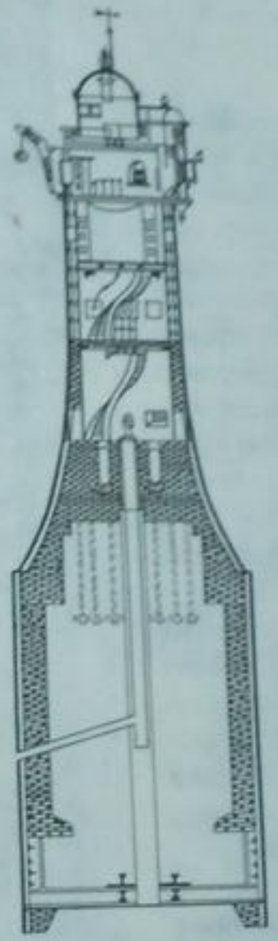
В океаните има много радиофарове. Това са обикновени радиостанции. „Пи-пи-пи-пиии" — летят над водата техните сигнали. Корабите приемат тези сигнали от десетки и стотици мили и по тях определят мястото си. Откъдето се чува сигналът — там е фарът. Отбелязвай пеленга на картата!

Морският фар е заобиколен от



всички страни с вода. Скалата, на която се намира, е открита за всички ветрове. Ако в морето има вълна, до такъв фар не ще успееш да се приближиш ден, седмица, а през зимата — дори месец... Тогава пощата и продоволствието на фара се доставят с хеликоптери.

Бреговият фар обикновено е построен на някой нос, близо до пристанище или на пътя между пристанища. Някои се намират на топъл, потънал в цветя южен бряг, други — в тундрата, зад Полярния кръг, където бродят елени ,и до най-



Александрийският фар — старинна гравюра

Първият фар на скалата Едистоун (1692 г.) и един от първите в протока Ламанш

Кулата на стар фар в разрез

„Довиждане и лека служба" за новата смяна, която остава на фара

Плаващият фар стои на котва. Месец след месец, година след година. Неговата светлина помага на корабите да заобикалят опасните скали и плитчини

близкия град е по-далеч, отколкото до полюса.

Не знаем дали през античността и през средните векове и по българското черноморско крайбрежие е имало фарове. Но най-старият фар, който ни е известен, бил построен при град Шабла. За построяването му съобщава един пътешественик, австриецът Венцел фон Броняр, който през 1786 година пропътувал с кораб цялото българско крайбрежие. В своя дневник той пише, че край брега /при днешните села Камен бряг и Тюленово, Толбухински окръг/ имало много опасни подводни скали и пясъчни плитчини. По тази причина тук намерили гибелта си много кораби, докато най-после османското правителство решило да построи при Шабла висока кула с фенер, наречен Шабла фенер, който нощем светел.

Друг пътешественик — французинът Ксавие Омер — през 1852 година видял при Шабла хубав, но изоставен вече фар. Той бил възстановен през 1856 година от едно френско дружество и неговата светлина се виждала на 15 мили в морето. Това дружество през 1863 година построило първия фар на нос Галата /при Варна/ и през 1866 година на нос Калиакра, чиято светлина се виждала на 22 мили в морето.

Сега по българското крайбрежие по тези места има модерни фарове, които помагат за безопасното корабоплаване.

Морският фар стои като часови нощем на пътя на корабите и ги предупреждава: „Внимание! Опасни скали! Пазете се!" А бреговият фар казва: „Аз съм на входа на пристанището. След малко вие ще се приютите на спокойно и сигурно място."

КОРАБИТЕ РАЗГОВАРЯТ

Корсаковското пристанище. Утро. На рейда е тихо. По белезникавата вода се отразяват розовите петна на зората. Брегът спи, но корабите са се събудили.

Пръв се размърда военният кораб. Той е в отдалечения край на залива, стоманеносив, намръщен, с ниска кърма и отвесно издигащ се нос. Ето че на крилото на неговия мостик тревожно светва жълтото око на прожектора. Сигналистът вика брега: „Д-е-ж-у-р-н-и-я-т, и-с-к-а-м р-а-з-р-е-ш-е-н-и-е д-а в-д-и-г-н-а к-о-т-в-а."

От брега, от поста, следват кратки проблясъци: „Разбрах!" Мълчание. И отговор: „Добре — разрешавам!"

Корабът отплава.

Той още не е минал край носовете при входа на пристанището, а срещу него, откъм морето, вече бавно плава бял като леден блок пътнически кораб. Той изсвирва два пъти с блестящата си медна сирена: „Уу-уммб! Ууу-уммб!"

Две изсвирвания: „Правя завой наляво!"

На малкия китоловен кораб, който се намира на бункеровъчния кей, е вдигнат флажен сигнал: „Внимателно — товаря гориво!" Вятърът премята краищата на червения флаг, вдигнат на реята.

В средата на рейда се намират ветроходна шхуна от Владивосток и кораб от Ленинград. И двата са с курсанти. На шхуната — бъдещи търговски моряци, а на кораба — полярници. Момчетата-сигналисти водят разговор с флаговете:

„Моля, изпратете преподавател по астрономия."

Флаговете се мятат безспир.

„Ще бъде изпратен следобед."

Корабите разговарят, бързат... Всеки има работа.

„Незабавно съобщете..."

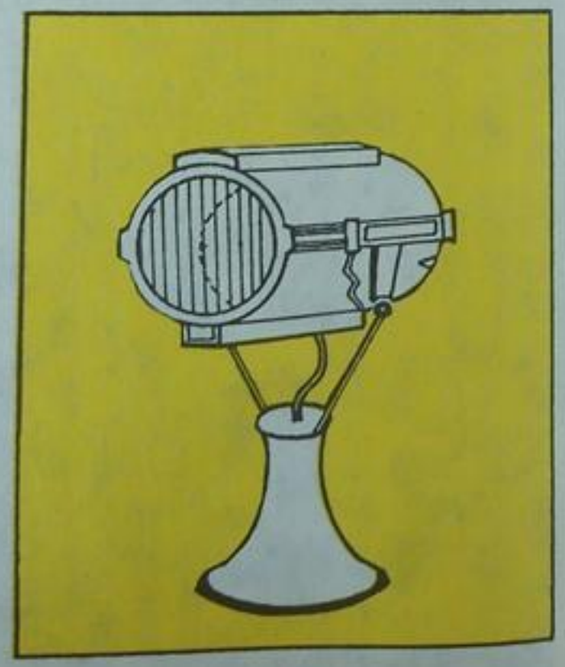
„Моля срочно да изпратите..."

„Необходима ни е сладка вода..."

„Изпращам тежко болен за лекуване в болницата..."

Трябва да се бърза — на всеки кораб има стотици хора, стотици съдби.

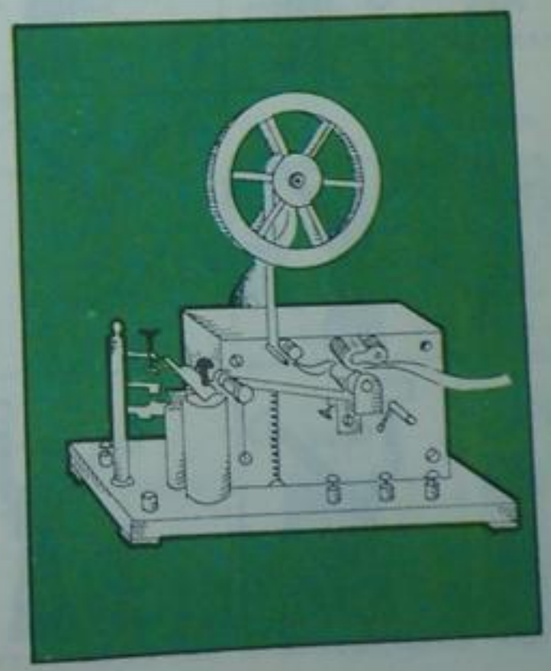
Сигнален прожектор. Неговата светлина ту пламне, ту гасне: щорите пред стъклото ту се отварят, ту се затварят. Дълга светлина — тире, къса — точка



А ·–	Б –···	В ·––	Г ––·	Д –··	Е ·	Ж ···–	З ––··
И ··	Й ·–––	К –·–	Л ·–··	М ––	Н –·	О –––	П ·––·
Р ·–·	С ···	Т –	У ··–	Ф ··–·	Х ····	Ц –·–·	Ч –––·
Ш ––––	Щ ––·–	Ъ ––·–·	Ь –··–	Ю ··––	Я ·–·–	1 ·––––	2 ··–––
3 ···––	4 ····–	5 ·····	6 –····	7 ––···	8 –––··	9 ––––·	0 –––––

Морзовата азбука

Първите телеграфни апарати били поставени на кораби преди Руско-японската война през 1904-1905 г.



ТРИ АЗБУКИ

ТЕЛЕГРАФНА АЗБУКА ИЛИ АЗБУКА НА МОРЗ

С нея корабите разговарят, като включват сигналните фенери или прожекторите. С нея радистите предават повечето съобщения. С фенера се предава така: дълга светлина — тире, къса — точка. А по радиото: дълъг сигнал, къс сигнал...

ФЛАГОВ СЕМАФОР

За да говориш с него, трябва да махаш с ръце. Махай и помни: както поставиш ръцете си, така ще те разберат. Не давай воля на ръцете си!

Когато ученикът пише с тебешир на дъската или отговаря на въпроси, често му казват: „Мръдни наляво", „Отмести се надясно — не се вижда", „Повтори — не разбрахме". Така е и със семафора. Ето какви сигнали има тук:

СИГНАЛНИ ФЛАГОВЕ

Пъстрите флагове, които корабите вдигат на мачтите си, също са сигнали. Всеки флаг има свое название. Повечето от флаговете означават букви или цифри. На търговските кораби те имат едно значение, а на военните — друго.

БУКВЕНИ ФЛАГОВЕ НА ВОЕННОМОРСКИЯ СИГНАЛЕН СВОД

Военноморски флаг на Народна република България

Военен кораб, вдигнал флаговете за разцветяване

Сигналите, които се предават с помощта на флаговете, могат да бъдат съставени от един флаг, от два флага или от три флага. Ето и някои еднофлажни сигнали от военноморския свод:

Флаг „Д" означава „Завивам надясно".

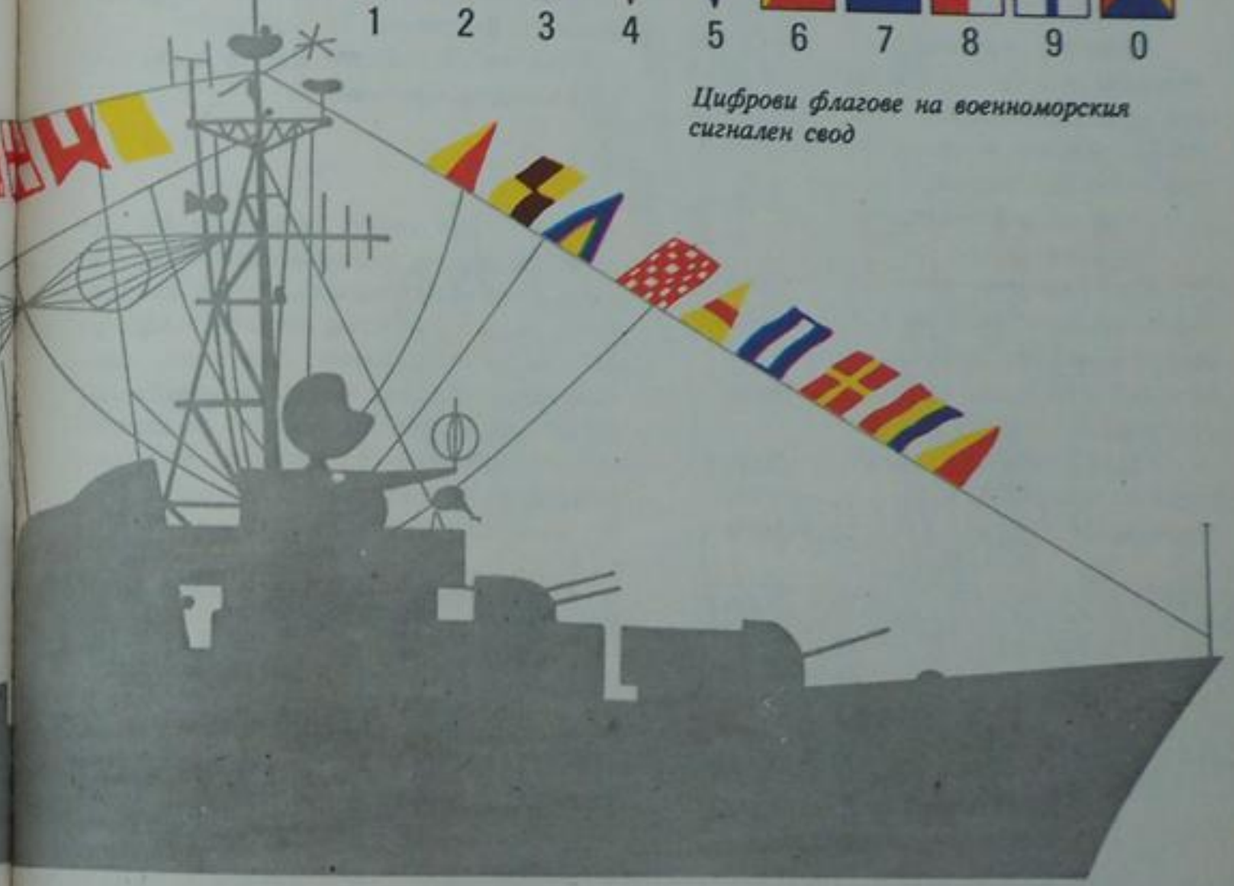
Флаг „Л" — „Завивам наляво".

Флаг „З" — „Давам заден ход".

Флаг „Ч" — „Човек зад борда".

Но има дни, когато корабите вдигат наведнъж почти всичките си сигнални флагове. Това става в празниците, за които корабите са получили заповед: „Вдигни флагове за разцветяване!"

Цифрови флагове на военноморския сигнален свод



Вимпели на кораби:
червеният — на Военноморския флот
зеленият — на Граничните войски

Боен привет на младите моряци

КОЛКО ВИСОКИ БИВАТ ВЪЛНИТЕ

Когато стоиш на палубата, струва ти се, че вълните са една от друга по-високи. Всяка втора — по-висока от комина, всяка десета — по-висока от мачтата.

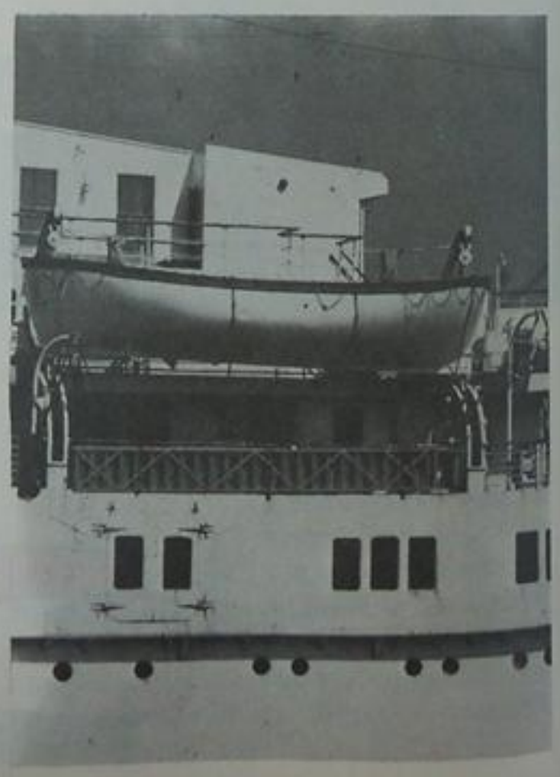
Така ли е всъщност?

Разбира се, че не.

При клатенето човекът, който стои на палубата, се накланя. Идващите към кораба вълни му се струват няколко пъти по-високи, отколкото са в действителност.

И все пак колко могат да бъдат високи вълните? И кои са най-най-високите? Обикновено височината на вълната при щорм е 3–4 метра, много рядко повече от осем метра. Наистина дизелоелектроходът „Об" е измерил веднъж вълна с височина 18 метра!

Но най-високите вълни в океана са вълните цунами.



Всички кораби носят задължително от двете си страни специално конструирани лодки, наречени спасителни. Те са различни видове: открити, закрити, моторни или с ръчновинтов движител, алуминиеви или гумени. Има и надувни спасителни салове. На тях винаги се намира най-необходимото за живота на корабокрушенците в открито море: вода и храна, аптечка, риболовни съоръжения.

МОРЕТРЕСЕНИЕ

„Цунами" е японска дума. Японска, защото от тези вълни най-много страда Япония.

Представете си, че някъде в дълбините на океана е имало подземен трус. Заработил е подводен вулкан, повдигнало се или се спуснало дъното. От този удар на повърхността на океана се надига водна планина. Тя расте, след това пада и високите вълни кръгово се понасят на всички страни.

Като приближат до брега, те се устремяват към него. С рев се втурват навътре в континента водни потоци, заливат къщи, потапят цели градове...

През 1960 година на 24 май цунами, висока около 10 метра, се стоварила на източното крайбрежие на Япония. Били разрушени 50 000 къщи, повредени 2000 кораба, 150 000 души били лишени от покрив. Имало много ранени и удавени.

На височина цунами достигат до 20–30 метра.

Сега учените внимателно следят за появата им. Бедствието може да се предотврати. По всички краища на океана политат телеграми за движението на вълната: „На 25 юни в 16 часа и 30 минути във вашия район се очаква вълна, висока около три метра..." Като научат за телеграмата, жителите напускат домовете си, отиват навътре в брега, изкачват се по възвишенията.

— Тревога! Идва цунами!

РАДИОПЕЛЕНГАТОР

Помните ли компаса и пеленгатора? Щурманът се надвесва над пеленгатора, улавя в рамката фара на скалата и отчита по градусния кръг пеленга. Ако има два пеленга, определя мястото на кораба в морето.

В открито море няма брегове.

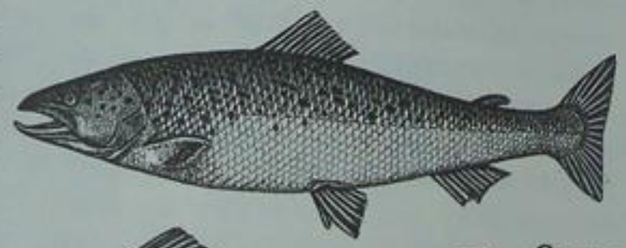
Щурманът не се и приближава до компаса. Той влиза в рубката с радиопеленгатора, слага наушниците и започва да лови сигналите от радиофара: „Пии-пии-пиип!..." Улавя ги с рамковата антена: върти антената дотогава, докато не хване сигнал. Накъдето е насочена рамката, там е радиофарът. Това направление също е пеленг. То също може да се нанесе на картата.

Не на всички радиопеленгатори антените се въртят, те търсят пеленгите по различни начини, но винаги щом има два пеленга, може да се определя мястото.

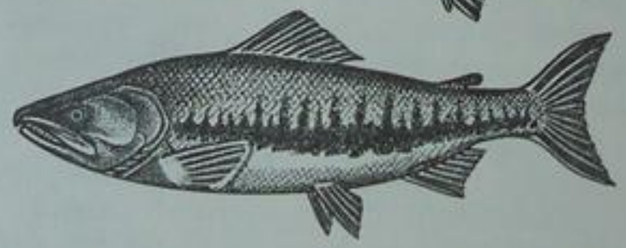
Сред Охотско море пеленгаторът на компаса не е необходим. Щурманът стои в радиорубката. Той лови сигналите по радиофара: „Пии-пии-пиип!..."

КОЙ ЖИВЕЕ В МОРЕТО

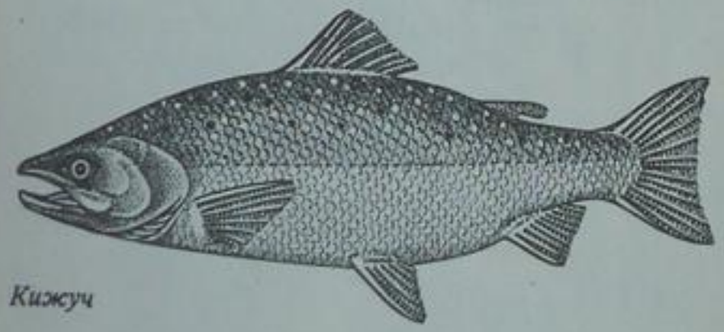
В студеното Охотско море има много ценни риби. На Сахалин, на западното крайбрежие на Камчатка като вериги са наредени по крайбрежните ивици рибопреработващи комбинати и колхози. Тук ловят прочутата далекоизточна сьомга, кета, кижуч, гърбуша, чавича.



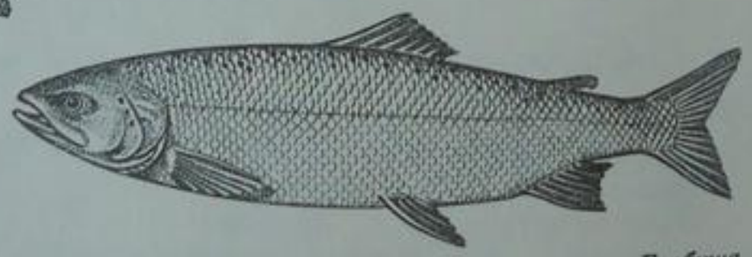
Сьомга



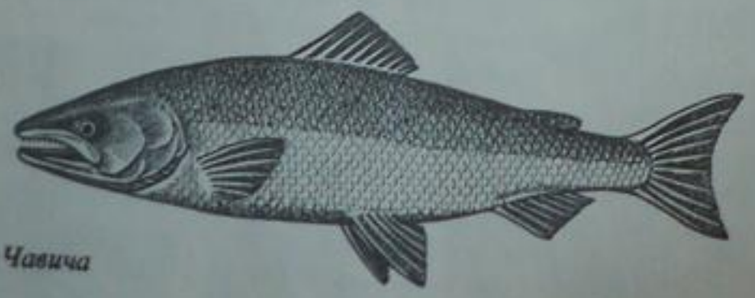
Кета



Кижуч



Гърбуша



Чавича

КАК РАКЪТ ИЗБАВИЛ КИТА ОТ БЕДА

Приказка

Тръгнал китът на лов за дребна риба.

В океана плуват облаци от риби-дребосъци. Втурне се китът, разтвори огромната си паст — ап! — напълва си устата. Затвори устата, прецежда водата през мустаците, а дребосъците в глътката му. А глътката е малка.

Рибките — към брега. Китът — след тях.

Засилил се – раз! — и излетял на брега.

Добре, че китът е животно, а не риба — без вода няма да умре.

Лежал като черна скала на пясъка — ни насам, ни натам. Тежко въздъхвал и чакал кога ще придойде водата!

Изведнъж по брега се появили вълци.

Гладни. Ровят, търсят с нещо да се облажат. Виждат — планина от месо. Едва помръдвала.

Изтичали. Оглеждали от коя страна да започнат.

Ракът видял всичко това изпод водата.

— Край на кита! Свой, морски звяр е — трябва да се избави.

Излязъл на брега.

— Стойте! — извикал ракът на вълците. — И аз съм с вас! Китът ще стигне за всички ни. Ще почакаме и ще се натъпчем.

Вълците спрели.

— Какво да чакаме?

— Как какво? Нима не знаете, че китовете само на луна се ядат. Колкото по-високо е луната, толкова по-вкусно е китовото месо.

Вълците се учудили, но не започнали да спорят. Ракът живее в океана заедно с кита. Навярно изпъкналоокият по-добре знае.

Разположили се на брега около кита, вдигнали муцуните си нагоре.

Било вечер — нямало дълго да чакат луната.

Ето че луната погледнала иззад планините и запълзяла по небето.

Стояли вълците и гледали кита. Не забелязали, че в океана водата се надигала. От глад тракали със зъби. Поглеждали към рака — не е ли време да започват вече с кита? Стоял си и ракът, поглаждал страните си с щипките.

Изведнъж вълците усетили, че отдолу им подмокрило. Изтичали към

планината, но не сваляли очите си от кита.

Луната се изкачила над главите на вълците.

И китът усетил под себе си вода.

Поел въздух, напълнил си гърдите и ударил с опашката. На всички страни се разлетели пръски.

Вълците се разбягали.

Китът пенел водата с опашката си, тласкал вълни към вълците. Вълците хукнали към планината.

Китът се обърнал с главата към морето, заклокочил с опашището си и тръгнал! Изплувал на дълбокото, напълнил се с въздух и изчезнал. Само опашката му видели.

А ракът тихомълком — настрани, настрани — след него.

Опомнили се вълците — ни кит, ни рак! Дълго седели на брега. Ту поглеждали нагоре към луната, ту надолу – към водата. Нищо не разбирали – сухоземни животни.

А и откъде да знаят, че в моретата и океаните има приливи и отливи!

И колкото луната е по-високо, толкова по-силни са приливите.

БУТИЛКИ В МОРЕТО

Рядко моряците срещат в океана бутилки с писма. Това е несигурна и вече забравена поща.

Аз имах щастието да намеря четирийсет такива бутилки...

Бяхме излезли от Корсаковското пристанище и плавахме западно от пролива Лаперуз недалеч от японските брегове. Пред нас на малък ход се движеше японец — малка моторна двумачтова шхуна. На палубата на шхуната се суетяха няколко фигурки в светли костюми.

— Право на носа бутилка! — извика наблюдателят.

Вгледах се: към кораба приближаваше полупотопен във водата блестящ предмет. Наистина, бутилка! Тя се люлееше на наклона на вълната, кимаше с гърлото, бляскаше на слънцето.

Извадихме бутилката, разпечатахме я. В металическия патрон имаше бележка на японски и английски език.

— „Национален океанографски институт"... Днешна дата... Нищо не разбирам! — каза нашият щурман.

—Две бутилки по носа!—отново се раздаде гласът на наблюдателя.

Изтичахме на палубата. Една... втора... трета бутилка. Вертейки се, те плаваха около нас.

— Та нима те ги хвърлят! — възкликна щурманът и посочи към японския кораб.

Засмях се.

Ами, разбира се! Японските учени хвърляха бутилки във водата. Те ги хвърляха, за да измерват посоката и скоростта на теченията, идващи от океана.

Изброихме четиридесет бутилки. Проблясквайки на слънцето и гмуркайки се, те отплаваха покрай нашия кораб.

НЕОБИКНОВЕНИТЕ ПИСМА

Във всяка от бутилките, за които разказах, имаше делови текст: „Хвърлена е еди-къде си, съобщете на едикой си адрес къде сте я извадили от водата."

През 1933 година край ирландските брегове потънал корабът „Сексилби". Целият му екипаж загинал. След три години край бреговете на Уелс била намерена не бутилка, а кутия от какао. В нея имало кратка бележка: „Сексилби" потъва... Поздравете сестрите и братята... Джон О'Кейн." Кутията била намерена недалеч от дома, в който живеело семейство О'Кейн.

А ето още един случай. Някой си Мак Грегор през 1845 година плавал с ветроход през Бискайския залив. На кораба избухнал пожар. Преди да се прехвърли в спасителната лодка, Мак Грегор написал до къщи писмо и го хвърлил с бутилка в океана. Но лодката била прибрана и Мак Грегор благополучно се завърнал в родния дом.

Минали осемнайсет години и изведнъж по пощата получил писмо... своето собствено писмо! На него имало пощенски печат от Бахамските острови. Писмото два пъти преплавало Атлантическия океан; дотам — в бутилка — и обратно — на борда на пощенския кораб.

Хайде да се уговорим, че ако видим да блести на слънцето и да се върти във вълните черното гърло на бутилка, да не я отминаваме. В бутилката има писмо за нас.

МОРСКИ ЕЗИК

НЕ ВИКАЙ „ВЕ", А ВИКАЙ „ВЕДИ"

В миналото всяка буква имала свое название.

— Аз, буки, веди... — така учели азбуката нашите прадеди.

Сега тези названия са забравени. Забравили са ги всички освен моряците. Опитайте при силен вятър, сред шума на вълните да извикате на сигналиста:

— Вдигни „ве"!

Той може да разбере и „пе", и „бе", и „фе"...

На военния кораб командирът командува:

— Вдигни „веди"!

Ясно: флагът „ве" запълзява нагоре.

РАЗГОВОРИ НА БАКА

– С какво се слави гората?
– С гласовете на птиците.
– А полето?
– С различните треви.
– А морето?
– С вълните.

– Помниш ли, че когато минавахме през Балтийско море, вълната беше дребна, зла. Излязохме в Северно море – стана тежка, бавна. Сега се движим успоредно на океана, а тя почти съвсем утихна. Спокойна, ласкава!

– „Цунами“ – каква дума. Тиха, мамеща. Съвсем друга работа е английската „харрикейн“ – ураган. Сякаш вие, сякаш реве!

МОРСКИ ИСТОРИИ

– С какво ловят китовете?
– С харпун.
– И още с какво?
– С булдозери. В Охотско море веднъж така хванали кит. Китът влязъл в устието на реката. Прескочил плитчината по време на прилива, а обратно – не успял. В селището се вдигнал шум, всички изтичали на брега. А наносната плитчина се показвала все по-високо. По това време в селището ремонтирали пътя. Булдозеристът казал: „Хайде, докато морето още го няма, да насипя пясък под кита. Като изсъхне – край, с ръце можеш да го вземеш. Важно е по-дебело вече да донесете. За опашката ще го измъкнем на брега.“ Седнал в кабината, смъкнал се на плитчината и започнал да трупа под кита пясък. А той няма накъде да се дене: от едната страна плитчината, от другата – малка рекичка. Въртял се, въртял се, че като събрал сили, че ка-то...

–Стой, стой! За това, как се спасяват китовете от беда, вече чухме. Само че там дошъл приливът, а тук какво?

– Онова беше приказка, а това е истинска случка. Вятърът се обърнал – надигнал водата. Едва измъкнали булдозера. Добре, че се запасили с много въжета!

БУТИЛКОВА ПОЩА

Пладне. Слаб вятър раздвижваше морето. Плавахме през протока Лаперуз.

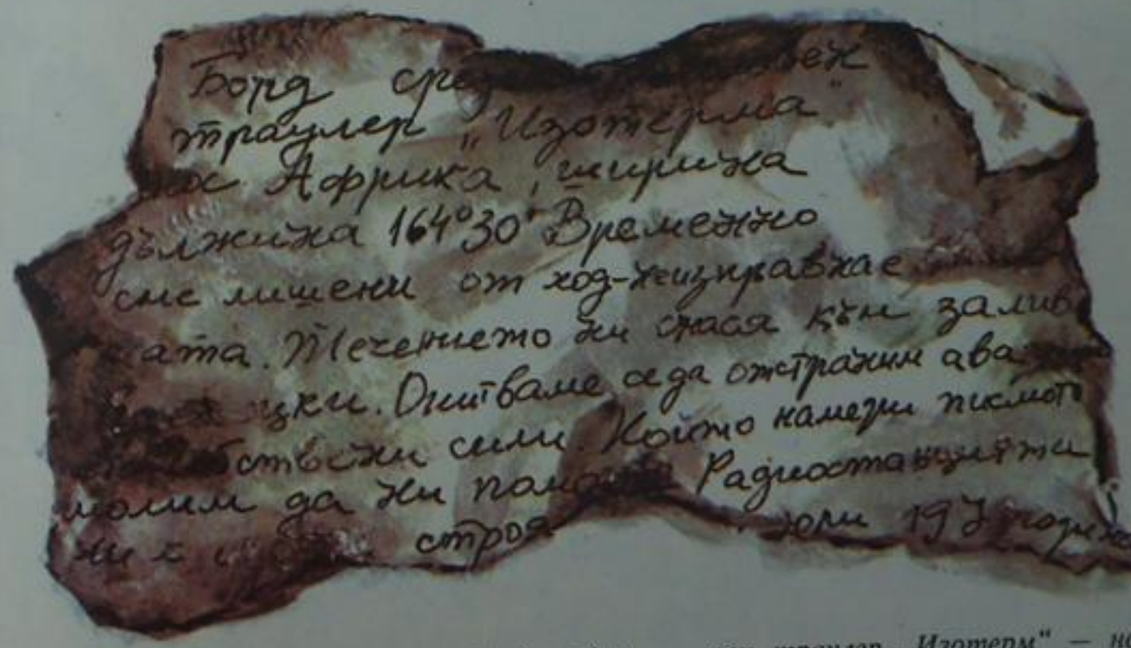
– Право по курса плаващ предмет! – извика наблюдателят.

Машините спряха.

След половин час на масата в каюткомпанията лежеше черна, запечатана с восък бутилка. Зад тъмното стъкло се виждаше лист хартия, навит на руло.

Измъкнахме го. Листът се оказа малко повреден: водата на места беше размила текста, написан с молив.

Морски следотърсачи! Вие трябва да разчетете писмото. С кого е станала авария? Къде? Какво е неизправно на кораба? Къде дрейфува той? От кое най-близко пристанище ще изпратите помощ?


борд среден вен траулер „Изотерм“ – нос
Африка, ширина дължина 164°30'. Времен-
но сме лишени от ход – неизправна е ата.
Течението ни снася към залив цки. Опитваме да
отстраним ава ствени сили. Който намери
писмото, молим да ни помо Радиостанция-
та ни е строя ли 197 година

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. На кой пазар шумът е най-голям?

2. Колко крака има морският таралеж?

3. Коя точка се намира по̀ на север: Москва или южният край на Камчатка?

4. Има ли реки без брегове?

5. Спят ли нощем рибите?

6. От кои видове кораби българските корабостроители са построили най-много?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „БЕРИНГОВО МОРЕ“

ЗАГАДЪЧНИТЕ РИСУНКИ

1. Художникът може да е наблюдавал и трите залеза. Видът на слънцето близо до хоризонта често е изопачен. Изкривяването от лъчите, които предизвикват такива картини, се нарича рефракция.

2. Неправилно е поставена южната веха в долната част на рисунката.

ВИКТОРИНАТА

1. В чест на командора Беринг са наречени: Беринговo море, Берингов проток, Командорски острови, остров Беринг.

2. Ако не се смята морето, покрито с ледове, то може да получи бял цвят и от пясъка или варта, размесени с водата. Това става от прибоя край варовити скали или кварцови плажове.

3. Десет.

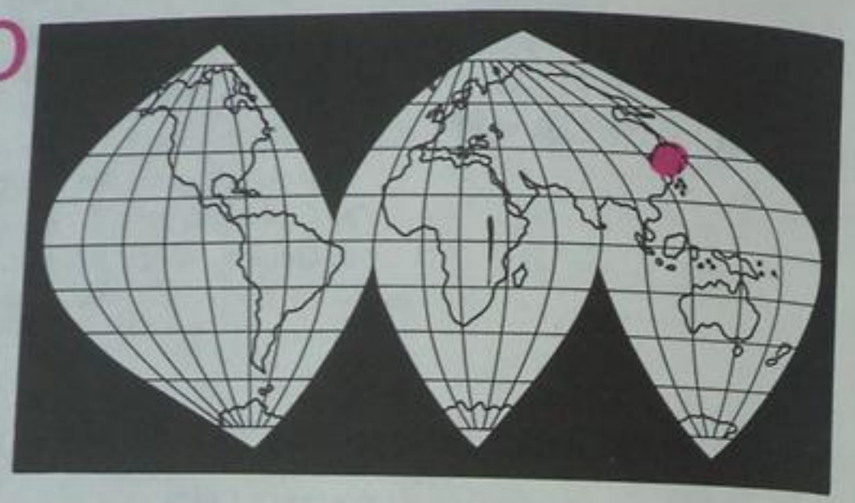
4. На лявата рисунка. Него по-трудно ще видиш или ще откриеш с приборите.

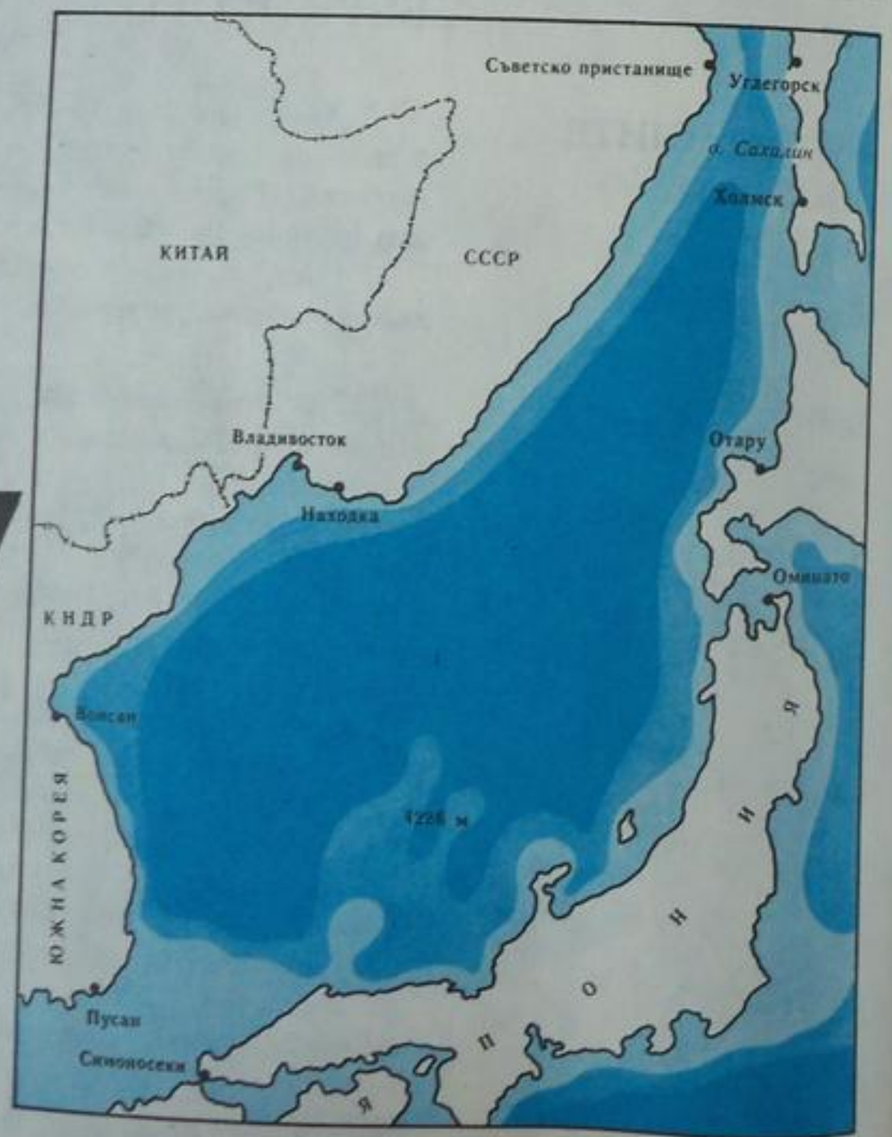
5. Около 4300 метра.

6. Най-големите кораби, които се строят сега в България, в КК „Г. Димитров“ във Варна, са 100 000-тонните танкери. Дължината им е 245,50 метра, широчината — 39,00 метра, мощността на главния двигател — 23 200 конски сили. Да си спомним за първото корабче „Галата“, построено през 1937 година /вж. отговори на „Викторината“ от „Северно море“/.

ЯПОНСКО МОРЕ

оре на летните мъгли





ЛОЦИЯ. Японско море е разположено между крайбрежието на Азиатския континент и веригата острови: Сахалин, Хокайдо, Хонсю. С Охотско море се съединява чрез протоците Татарски и Лаперуз, с Тихия океан — чрез Сангарския проток, с Източнокитайско море — чрез Корейския проток. Най-голямата дълбочина е 4226 метра.

Най-големи пристанища: Владивосток, Находка, Советская Гаван /СССР/, Вонсан /КНДР/, Ниигата, Симоносеки /Япония/.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

Много години съм плавал в Японско море и съм живял по неговите брегове. Първите три дни съм запомнил най-добре от всички.

Първия ден грееше слънце. Морето беше неестествено синьо. Над синкавите върхове на възвишенията плаваха едва забележими облачета.

Втория ден налетя тайфун. Той пристигна откъм Корея и стовари на брега разбеснели се вода и вятър. По морето се носеха мътни жълти вълни. Като приближаваха брега, те нараставаха, ставаха все по-високи; хвърляха се със страшна сила на камъните и се разбиваха на пяна. Брегът стенеше. Вятърът поваляше телеграфни стълбове и вдигаше покривите на къщите. Задръстени от нашествието на вълните, реките се издуваха, пожълтяваха и излизаха от коритата си.

Тайфунът пресекна тъй неочаквано, както се и появи. Безкрайна облачна пелена закриваше небето. През третия ден непрекъснато вали дъжд — плътен, противен. Край нямаше.

— Колко ли може да вали? — запитах местните хора.

— Ако е през лятото, може би месец-два. Сега е есен, скоро ще престане.

Така минаха първите три дни.

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

ЛАПЕРУЗ

През Японско море минавал маршрутът на френския пътешественик Лаперуз.

Неговите кораби „Бусола" и „Астролабия" напуснали Франция през 1785 година и в продължение на три години браздили водите на Тихия океан. Те изследвали непроучени още райони. Такива места останали малко — наближавал краят на XVIII век. Най-загадъчен бил смятан районът на Япония. За морето, което се намирало между Японските острови и континента, европейците не знаели нищо.

„Бусола" и „Астролабия" били големи и добре съоръжени кораби. Заедно с Лаперуз плавали физик, астроном, ботаник, часовникар, двама художници. Дневната програма се изпълнявала точно. Болни нямало. Нищо не предсказвало трагичния край на експедицията.

Като влезли в Тихия океан, корабите посетили остров Възкресение, Хавайските острови, западното крайбрежие на Канада. След като се отбил в Китай и на Филипините, Лаперуз се отправил към Японско море. По това време то се наричало Татарско. Учените-географи кой знае защо заселвали на картите неговите брегове с татари. За истинските жители — орочи, нивхи, айни — никой в Европа не знаел.

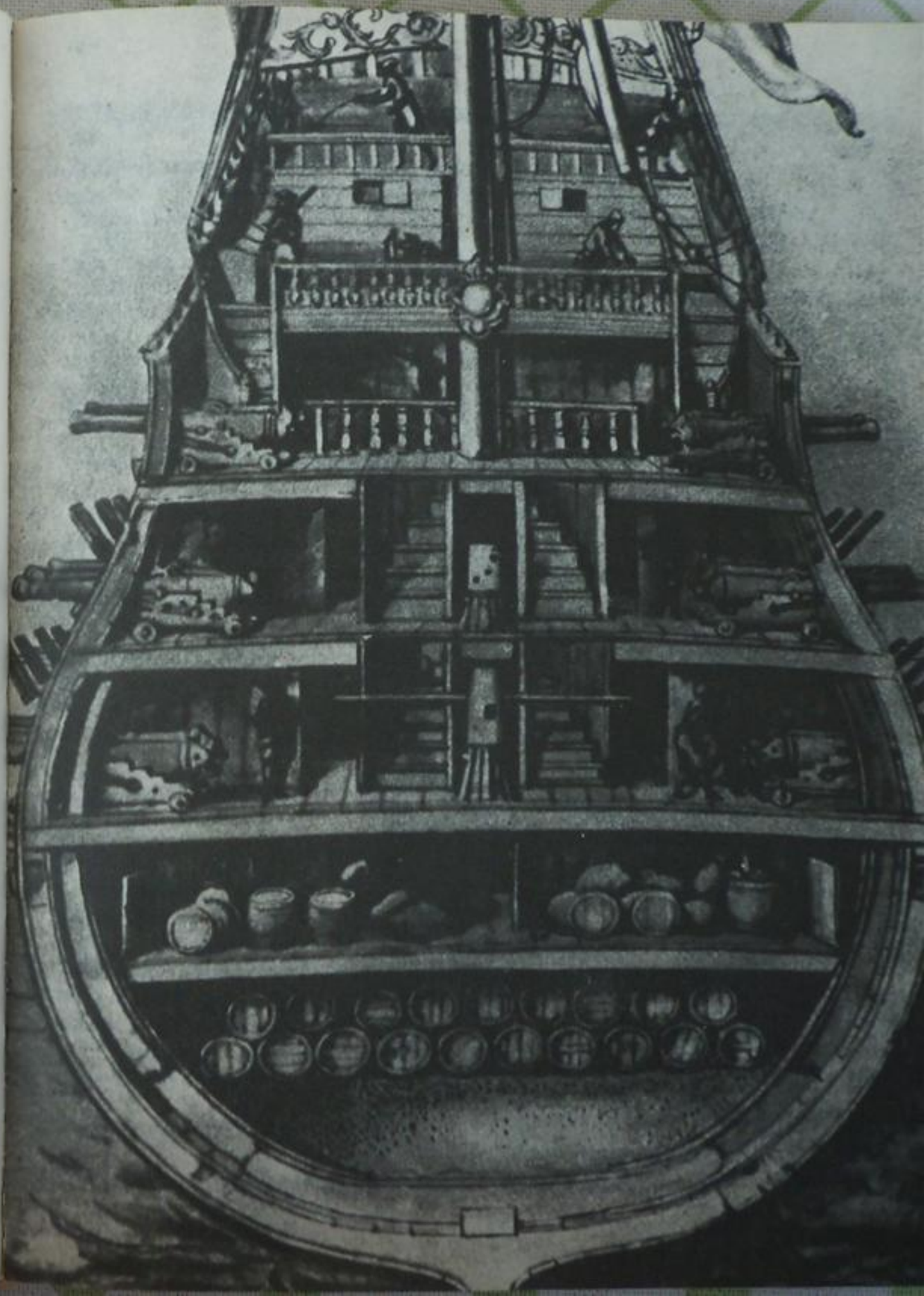
Лаперуз обиколил цялото Японско море. Картирал го. Стигнал до Амурския лиман и след като не успял да преодолее плитчините, се върнал обратно.

В края на 1788 година „Бусола" и „Астролабия" отново плавали в южните морета. Но до остров Мавриций, където ги очаквали, не стигнали.

Изчезнали.

Много години по-късно на планинските острови Ваникоро отначало англичаните, а по-късно и французите намерили следи от изчезналите. От разкази на туземци станало известно, че „Бусола" и „Астролабия" загинали, след като налетели на коралови рифове. Последният от оцелелите моряци умрял две години преди идването на английския кораб.

Жан Франсоа Лаперуз



ОСТРОВ ЦУСИМА

Японско море запазило спомен за своя първи изследовател.

Най-важното откритие от експедицията бил протокът между островите Сахалин и Хокайдо. Той получил името на френския мореплавател.

При изхода от Японско море в Корейския проток се издигат скалистите острови Цусима.

През 1905 година край островите станала битката между руския и японския флот.

Боят започнал сутринта на 14 май и продължил едно денонощие. Крайцерът „Аврора" влизал в отряда от крайцери, които трябвало да охраняват транспортните кораби.

Срещу седем руски крайцера японците хвърлили шестнайсет.

„Аврора" попаднал под ураганния огън на неприятеля. Командирът бил убит. На батарейната палуба, като пробил борда, паднал снаряд. Взривът можел да последва всяка секунда. Матросът Аким Кривонос се хвърлил към снаряда. Той го понесъл на ръце към борда. Нажеженият метал изгарял дланите. Крачка... още една... Като стигнал до амбразурата, Кривонос хвърлил снаряда извън борда. Следващият взрив сразил героя.

Едва вечерта крайцерите се измъкнали. тивниковия огън.

СУША, ЗАОБИКОЛЕНА С ВОДА

Наложи ми се да живея няколко месеца в Советская Гаван, на брега на Татарския проток, на полуостров Меншиков.

С Голямата земя полуостровът се свързваше чрез тясна пясъчна ивица. По нея минаваше път. По този път възрастните отиваха до магазините, в пощата, а децата – на училище.

В края на лятото над Советская Гаван налетяха тайфуни. Те идваха от юг, събаряха дървета, покриваха морето с пяна.

Вълните прехвърлиха провлака и пътят се оказа под водата. И училището, и магазините, и пощата – всичко остана оттатък ивицата размит пясък, размесен с пяна.

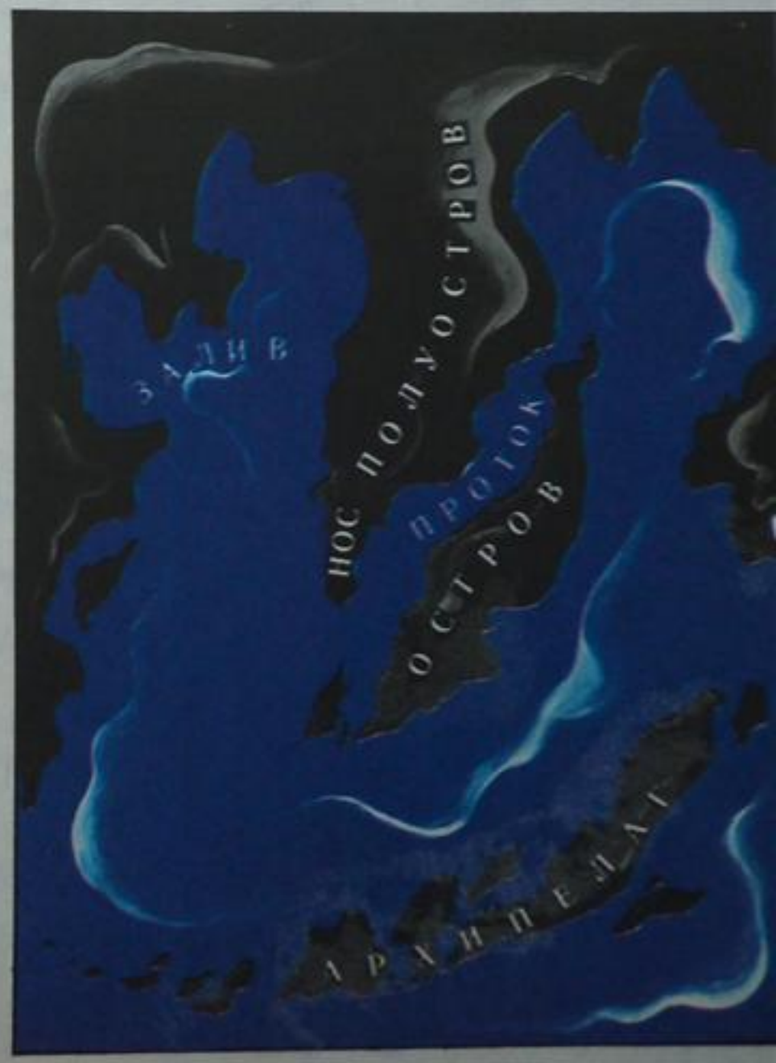
През тези дни помагаше само катерът.

Дойде зимата. В училището всеки месец имаше родителски срещи. Учителят по география се оплакваше:

— Учениците лошо усвояват материала. Бъркат островите с полуостровите. Остров се нарича част от сушата, заобиколена от всички страни с вода, а полуостров — само от трите страни.

Ние, родителите, седяхме на ниските чинове, важно кимахме с глава и поглеждахме към прозореца. Зад размразеното от дъха ни стъкло чернееше полуостровът. Тъмната ивица, която го свързваше с континента, едва-едва се забелязваше. Нашият полуостров беше заобиколен с вода и от четирите страни.

На картата, която е нарисувал художникът, се вижда добре по какво се различават островите от полуостровите, полуостровите от носовете...



РАДИОЛОКАТОР

Връщахме се с миночистач от залива на Советская Гаван във Владивосток. В Усурийския залив ни обгърна мъгла. Тя беше плътна, черна. На носа на миночистача стоеше наблюдател. От мостика матросът не се виждаше.

— Видимост нула!... — постоянно докладваше той по телефона.

Включиха радиолокатора. Спуснах се в щурманската рубка. По слабо осветения екран пробягваше синкав лъч. Той приличаше на спица, забучена с единия си край в ярката точка в центъра на екрана. Лъчът направи една обиколка и от тъмнината на екрана изплуваха размитите зелени петна на островите, криволичещата линия на брега.

— Правилно се движим! — каза щурманът.

На екрана се показаха неподвижни точки. Отворих вратата на рубката. От морето идваше слаб променлив звън.

Щурманът се намръщи и като се взираше в екрана, започна да вика в разговорната тръба, отиваща до командирския мостик:

— Пет градуса вдясно, дистанция трийсет кабелта — цел! Отляво — десет, дистанция трийсет и два — цел!

Усмихнах се: някъде отвъд бялата стена на мъглата стояха на котва рибари. Всяка минута те подаваха тревожни сигнали — звъняха с камбаните, за да не връхлети отгоре им някой неканен.

За нас това не бяха никакви цели. Но миночистачът е военен кораб и щурманът, като се мръщеше, продължаваше да се провиква:

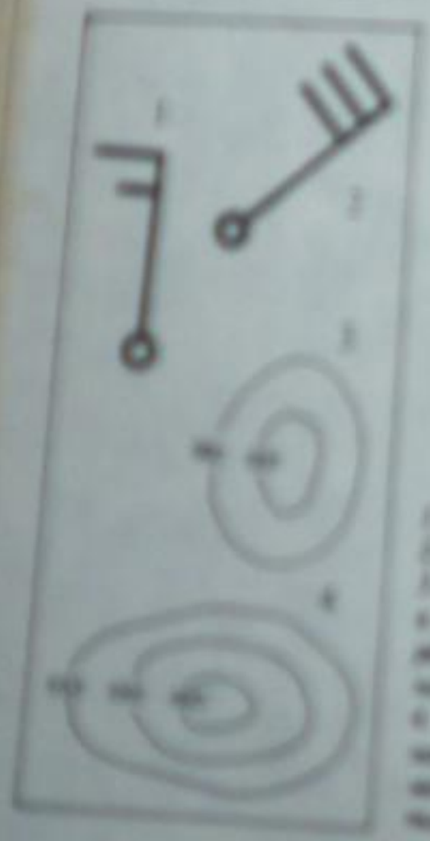
— Право по носа, дистанция двайсет — цел! Вляво пет, дистанция осемнайсет — две цели!

На самия край на екрана се показваше непрекъснато ярко очертано петно с вдлъбнатинка в средата. Това беше полуостровът, на който е разположен Владивосток, и входът към неговия рейд.

На екрана на радиолокатора бреговете и плаващите наоколо кораби се виждат като светещи петна.

Радиолокационни антени на мачтата на кораба

ФЛАГЧЕТА НА КАРТИТЕ



1. Флагче през януари. Средномесечна температура
2. Флагче през юли. Плюс или минус
3. Цветове. Червеният многоъгълник показва, че средномесечната температура на януари в района е по-висока, отколкото в останалата част на страната. Флагчетата с числата показват, че средномесечната температура на януари в тези райони е между 0° и 4° С. Синият многоъгълник показва, че средномесечната температура на юли в района е по-ниска, отколкото в останалата част на страната. Флагчетата с числата показват, че средномесечната температура на юли в тези райони е между 16° и 20° С.

Средната картина: избрани линии на всяка група с равностойни стойности. Една, две, три напрежения показват. Самата в картината Холандия не се дължи, защото тук не е разрешен интервал.

И сигналите, подобно и интервали. Тъмно и ярко за времето. Изолиниите линии показват напрежението на въздуха. Флагчетата — интервал. Всяка „флагче" има по интервал с интервала напред. Една напрежение линия — един интервал, две — по-голямо, горе и, тъмно по — ярко. Плюсови напрежение линиите червени, горе бяло.

Само така и само тъмно се покаже физиката на картината. За времето. За климатологията не подобно и се нарича „Говорим за — линии" — или „Ще повтаря сравнение."

В Кулис вода ли се разполага обозначение на забележителности на глава

Флагчета показват средномесечната температура на въздуха в Европа на 17 януари 1977 година. Флагчетата с числа показват, че средномесечната температура на 17 януари 1977 година на територията на Европа е по-ниска, отколкото е средната за този ден за периода 1931–1960 година. Флагчетата с числа показват, че средномесечната температура на 17 януари 1977 година на територията на Европа е по-висока, отколкото е средната за този ден за периода 1931–1960 година.

На 17–18 януари 1979 година в по 17–18 януари 1977 година на Балканския

полуостров нахлуват студени въздушни маси от Северна Европа и Азия. Много места в България отбелязват рекордно ниски температури за януари. В София температурата спада до −20°, в Пловдив до −22°, а в Кюстендил до −26°. Рекордно ниска температура за януари е измерена и в Бургас — −15°. Силен вятър, който в планините достига ураганна сила, вилнее в цялата страна. Снежната покривка в планините достига 2 м височина.

КАКВО ЩЕ БЪДЕ ВРЕМЕТО УТРЕ?

Случва се така. Радистът носи на капитана прогнозата за времето: „Утре в северозападната част на Японско море се очаква студено ветровито време..." Капитанът поглежда прогнозата и казва:

— Това и сам го зная!

Кой му е предсказал времето? Поверията? Някакви признаци или белези?

На корабите има много поверия. „В петък не излизай в морето." „Жена на борда носи нещастие." „На тринайсети стой в пристанището..." Такива поверия са глупости. Измислили са ги мързеливите хора.

Измислили са ги, за да оправдаят своите неуспехи или безделие.

Признаците за времето, които се предават от поколение на поколение, са съвсем друго нещо. Наричат ги още местни белези за времето. Моряците са ги събирали векове. Проверени са хиляди пъти. Ако запитате учените, за всеки знак те ще дадат подходящо обяснение. Да вземем например медузите. Те се отдалечават от брега за това, защото усещат приближаването на щорма.

Ето и няколко местни признака за времето. Запомнете ги.

Ако на рейда димът на комините се издига право нагоре, хубавото време ще се запази.

Ако димът при бѐзветрие се стеле по водата или по сушата, скоро ще настъпи облачно ветровито време.

Ако слънцето залязва във водата — чакай хубаво време.

Ако слънцето залязва в облак — пази се, лошо ще бъде.

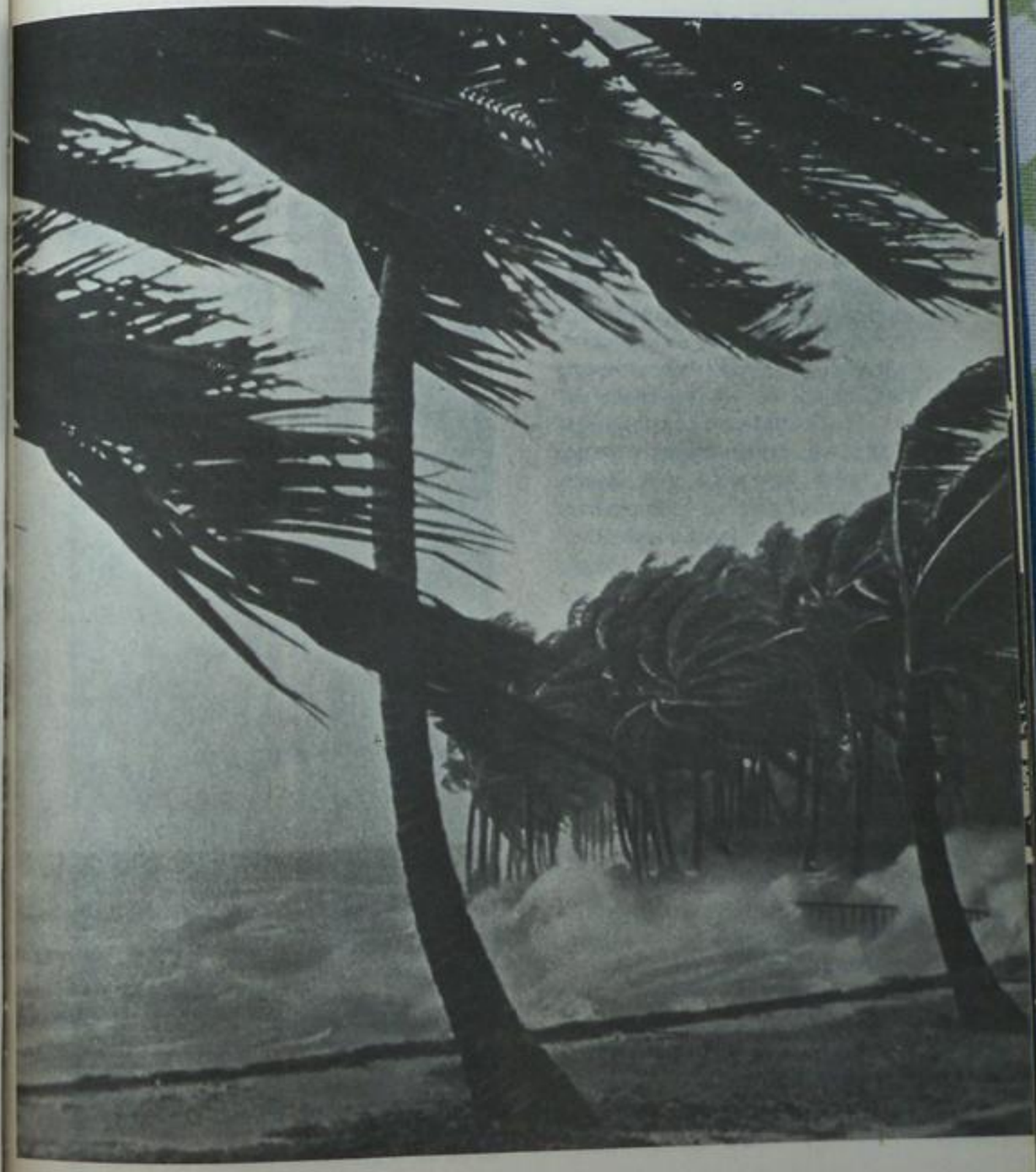
Ходи ли чайка по пясъка, на моряка няма да му е лесно.

Ако чайката плува по водата, чакай хубаво време.

Преди щорм рачетата-мамарци се измъкват на брега по-далеч от водата, а рибите и медузите се отдалечават от бреговѐте, крият се в дълбочината.

Кръжат ли лястовичките високо — на хубаво време е.

Летят ли лястовичките над самата вода — ще има лошо време.



КРЪСТЪТ НА РОБИНЗОН

Метеорологът Костя Саранski и аз стояхме на брега на малко островче до Владивосток. Костя ме запознаваше с острова.

— А сега ще ти покажа кръста на Робинзон — каза Костя.

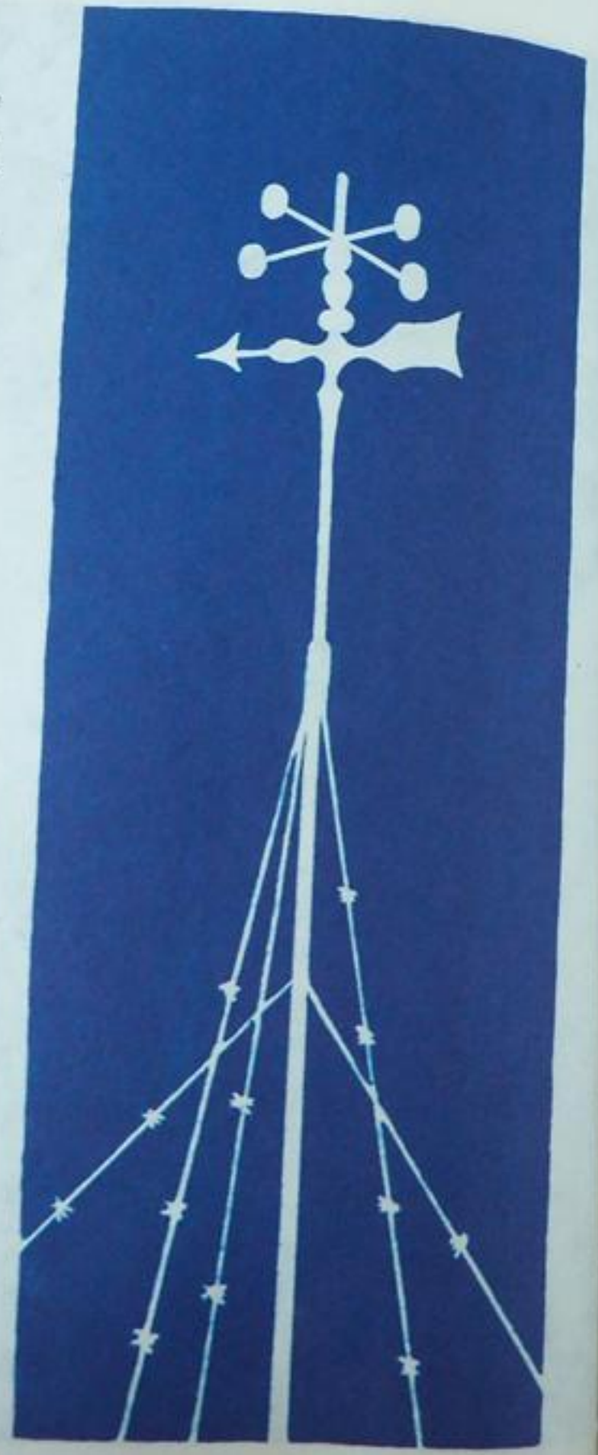
— Нима той... е погребан тук... на този остров? — неуверено казах. — Нима знаменитият моряк...

Костя сложи пръст на устните си и ме поведе нагоре по пътечката към сградата на метеостанцията. Заобиколихме сградата и като влязохме зад ниската ограда, спряхме пред мачтата. На върха на мачтата бавно се въртеше кръстачка с четири кухи полукълба.

— Кръстът на Робинзон е прибор за измерване скоростта на вятъра — каза Костя. — Вятърът върти кръста. Кръстът се върти толкова по-бързо, колкото по-голяма е скоростта на вятъра. По броя на оборотите на кръста за една минута се определя средната скорост на вятъра. Робинзон се наричал ученият, който изобретил този прибор. Много съжалявам, че ви заблудих.

Този ден с Костя дълго скитахме из острова. Говорехме за това, че не всички се занимават с историята на великите мореплавания и че има хора, които години живеят на едно място и ден след ден съобщават на света за времето.

Ден след ден, всеки четири часа...



МОРСКАТА БОЛЕСТ

Всички обичат морето: красиво е, ако дълго плаваш по него, виждаш интересни страни, придобиваш необикновени корабни навици; морето крие в своите дълбини една от друга по-интересни загадки. Но не за всички плаването е приятно.

Има хора, които на море боледуват.

„Хваща ги морската болест" — казват моряците.

Току-що корабът се е отделил от пристанището, току-що се е ударила в борда първата, още малка вълна, палубата едва се е размърдала под краката, а пътниците вече се разделят с нея, бягат към каютите, лягат в пружинените койки и там бледи, със стиснати зъби лежат и броят часовете, когато корабът ще пристигне в определеното пристанище.

Повдигане, главоболие, загуба на апетит, отпадналост.

Наистина, има и хора, които също страдат от морска болест, но продължават да плават и да работят на кораба, без да изостават от другите.

... Излязохме от Владивосток вторник сутринта, а привечер небето се забули и от североизток удари вятърът. Двата торпедни катера ту се заливаха до рубката в шумящата пяна, ту излитаха над гребените, измъквайки се наполовина от водата. Жълтите мътни води неспирно прииждаха. Прозорците в рубката бяха затворени с капаци. Вълните откъснаха и отнесоха капаците. За да спасим стъклата и да не се наводни катерът, привързахме към рубката своите дюшеци.

Командирът на катера стоеше мокър на мостика и въртеше щурвала, като задържаше катера срещу вълните.

От курса отдавна се отклонихме. За да запази очите си от ударите на солената вода, командирът постави пред себе си сигналиста. Сигналистът стоеше с гръб към вятъра и само потрепваше при всеки удар на вълната.

Аз стоях пред екрана на радиолокатора, като се стараех да не си разбия в него лицето, и се взирах в трепкащите зелени петна. Екранът трептеше — големите вълни като острови отразяваха радиосигналите.

Вълните ни блъскаха до сутринта.

На разсъмване излязохме към Де Кастри. Дотук тайфунът не беше стигнал.

Беше през август. На брега тайгата гореше. Над морето се стелеше синкав дим. По морето пълзеше зелена гърбава вълна.

Тук вятър нямаше.

Дълго не ни пускаха в залива. Хвърлихме котва и провлаченото клатене сякаш ни измъкваше душите. Беше димно и горещо. Напрежението от безсънната нощ си каза думата. Легнах на палубата, стиснах зъби и зачаках кога ще премине сладкият вкус на обилната слюнка в устата.

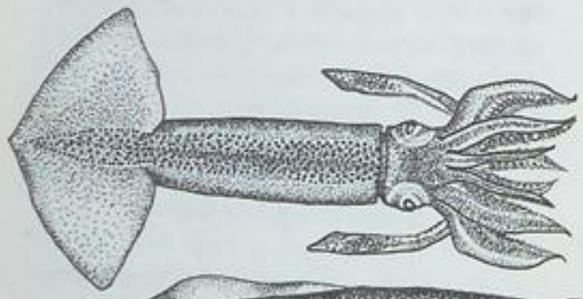
Казват, че има хора, които никога не ги хваща морската болест. Не знам.

Беше душно августовско пладне, изпълнено с дим и безкрайно движение нагоре-надолу. Морската болест хвана всички ни.

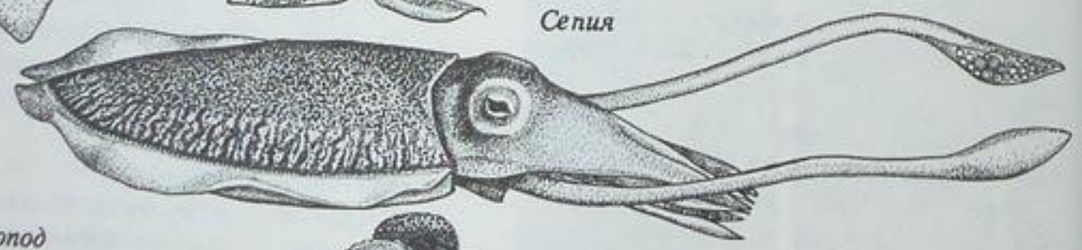
КОЙ ЖИВЕЕ В МОРЕТО

Калмар. Плава във водата като риба. Движи се на ята. В себе си, както и всички главоноги, носи реактивен двигател. Калмарът набира в него вода, със сила я изхвърля, а той самият — шат! — полита на другата страна. А случва се и така: засили се, изскочи от водата и като не улучи, шляпва на палубата на кораба, където изсъхва.

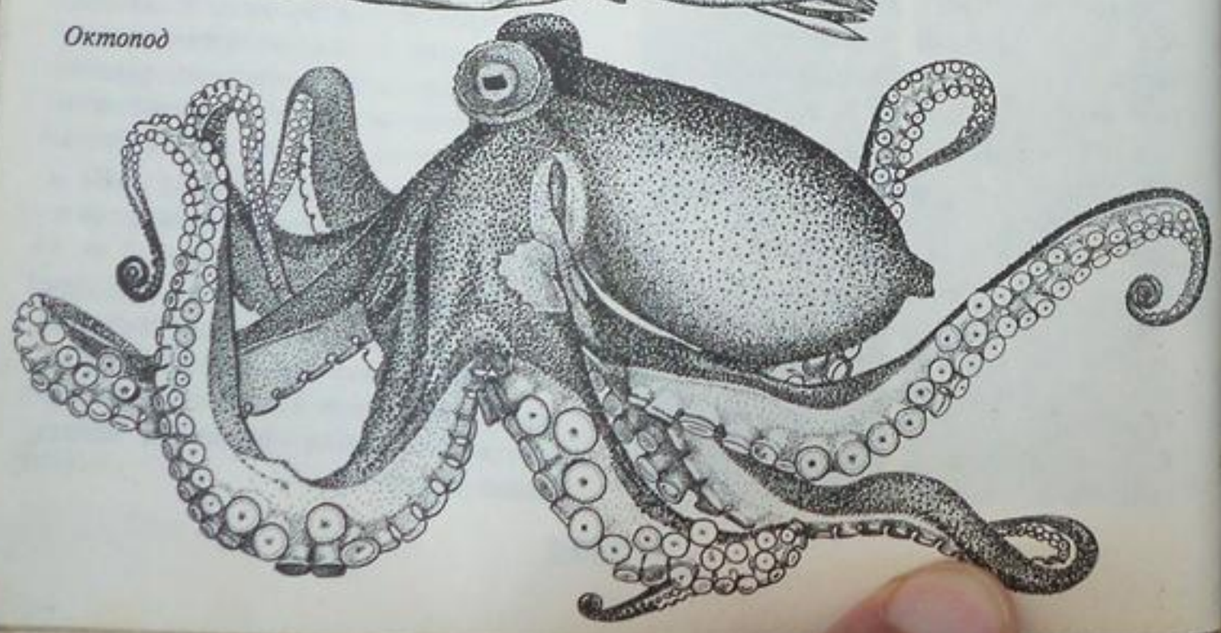
Калмар



Сепия



Октопод



Октопод. Той живее на дъното. Обича да се пъха в пукнатини или си строи къща от камъни. Построи си къщата, влезе в нея и заспива. Седемте крака спят, а осмият е дежурен. Измъкнал се е извън дома, полюлява се и плаши враговете.

По-младата сестра на калмара и октопода е сепията. Самата тя е като глан, а пипалата ѝ са като пръстчета. На морското дъно никой не може да се скрие по-добре от нея. Легне ли на пясъка — веднага се покрива с жълти точици. Плува ли сред зеленина — става зелена. Веднъж под сепията поставили книга. Отначало тя се разтреперала — не умее да чете! — след това съобразила: нагиздила се с черни и бели точици.

ОКТОПОД НА СКАЛАТА

Всеки ловец мечтае да срещне мечка в гората. Всеки водолаз — октопод.

Често съм виждал на дъното малки като паячета октоподчета, но истински, като „купа сено“, за каквито разказват старите рибари, дълго не можех да срещна.

И на края ми провървя.

Беше привечер. Слънцето, промушило се през тесничката цепнатина сред облаците и заляло морето с бледа светлина, вече се спускаше зад хоризонта.

Плувах с маска и плавници около източния край на острова. Брегът като отвесна стена се спускаше във водата и завършваше долу с чакълест сипей.

Дрезгава сянка лежеше над водата. Каменната стена беше незабележима. Плувах право срещу нея.

Наоколо — мрак, гъст и студен. Само под мен се мярка бялото петно на чакъла.

И изведнъж от полумрака изплува нещо сиво. Две черни внимателни очи изплуваха и се втренчиха в мен.

Очите бяха плоски, полуприкрити от белите щори на клепачите.

Не можах веднага да разбера, че вече се намирам до стената и че онова, което се вглежда в мен, е октопод. Той стоеше в дълбоката пукнатина.

Ние се гледахме един друг.

– Очите ми привикнаха към дрезгавината и започнах по-добре да го различавам.

Октоподът беше целият на ситни бели гънки, сякаш беше посипан с люспици пепел. Тялото му ту се надуваше, ту се свиваше. Той дишаше.

Слабото течение ме носеше край скалата. Раздвижих ръце, за да се задържа на едно място. Това изплаши октопода. Пипалцата му, простени върху скалата, се задвижиха. Те започнаха да се плъзгат и да се събират като по команда. Октоподът се изгърбваше, надуваше се. Белите кръгчета на смукалата се движеха заедно с пипалата, блясваха, гаснеха — животното ги събираше под себе си.

На края октоподът престана да набъбва нагоре, изду се, обърна се с гръб надолу и леко се изплъзна от цепнатината. Той плуваше обратно, изтласквайки от себе си вода, като медуза надуваше и свиваше тялото си.

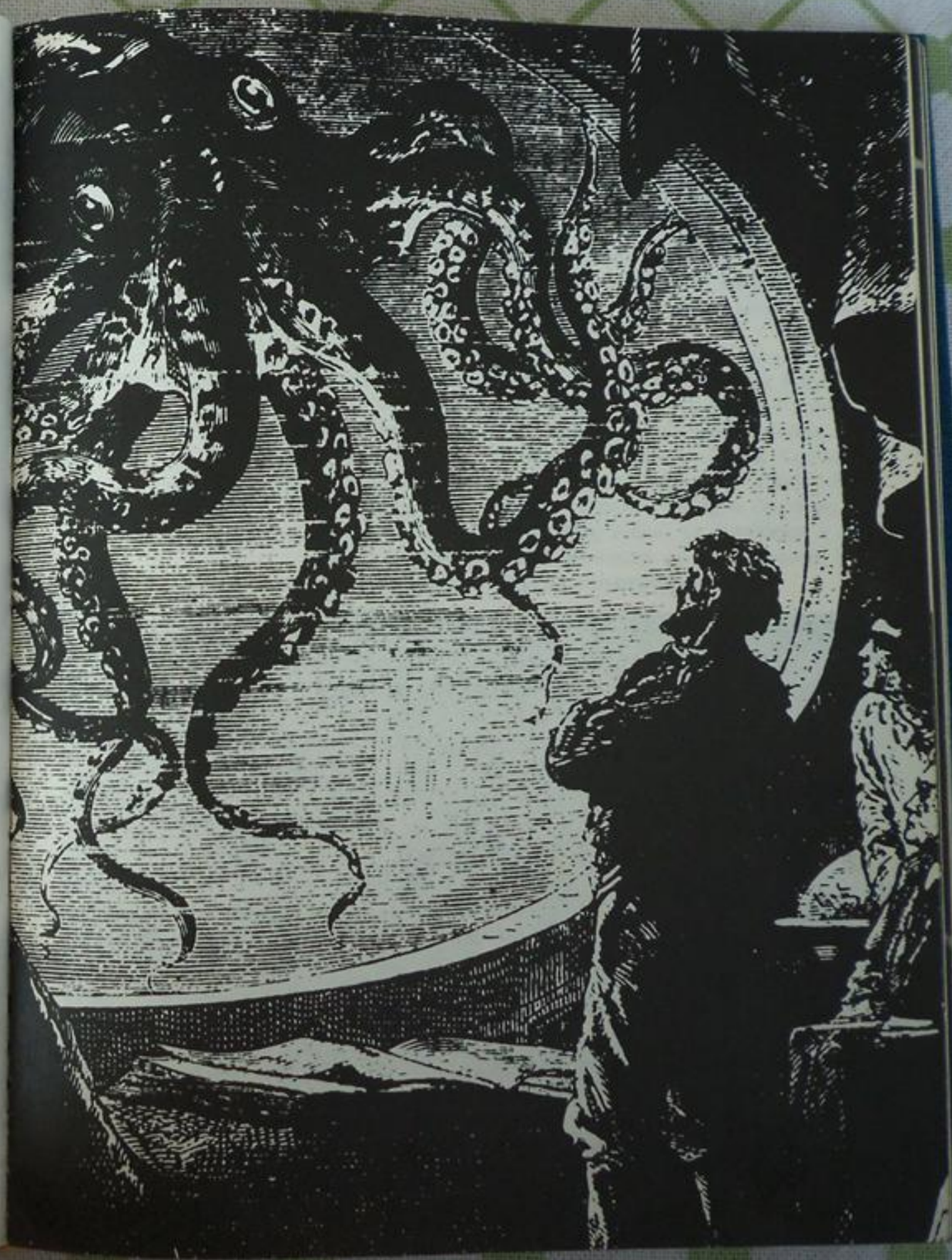
Аз смаяно се дръпнах назад. Като разпери пипалата си настрани, октоподът, сякаш с парашут, се спусна на дъното, след това се наклони, излезе извън бялото чакълесто петно и изчезна в далечината.

И тогава ме обхвана страх. Непонятен, необясним страх. Заритах с всички сили с крака и се втурнах да плувам към брега. Като се плъзгах бързо и се препъвах по камъните, измъкнах се от водата, седнах на обул студен камък и започнах да обмислям: какво всъщност се случи?

Нищо особено не се беше случило. Нали октоподите не нападат хора?

Малко по малко се успокоих и даже ми стана весело.

И още нещо. Когато животното мина край мен, видях очите му, окръжени с бръчици. Те бяха печални и спокойни.



МОРСКИ ЕЗИК

„НА“ И „ПОД“

Един човек чакал във Владивосток удобен случай, за да премине на другия край на залива Златния рог. На кея стояли две корабни лодки.

– Ще тръгвате ли за онзи бряг? – запитал човекът.

– Ще тръгваме.

– Под гребла?

Моряците се засмели.

– Няма нищо смешно – обидил се човекът. – Нужно ми е да отида там колкото се може по-бързо, а под гребла...

Отново избухнал смях.

– Разбирате ли, плава се НА гребла – обяснил му един моряк. – И разбира се, това не е достатъчно бързо. Ако искате по-бързо, ето там съседите имат ветрила.

Човекът приближил към другата лодка.

– И вие ли към онзи бряг? – попитал той.

– Към него.

– На ветрила?

Сега се смеели вече от двете лодки.

– Плава се ПОД ветрила – обяснили му. – НА гребла, но ПОД ветрила. Разбирате ли?

– Разбирам – казал човекът. – На гребла, но под ветрила... Не, под гребла, но над ветрила... Не беше така. Над-под или под-над?...

Махнал с ръка и се качил на трамвай.

РАЗГОВОРИ НА БАКА

– И все пак защо водата в морето е солена?

– Посоляват я.

– Кой?

– Реките. Самите те са сладки, а отмиват по мъничко от земята сол и я мъкнат в морето.

– Кои кораби по-често попадат на плитчини – ветроходните или моторните?

– Ветроходните. Там докато капитанът изкомандува: „За поворот! Марсовите на марса! Баковите на бака! Задръж бомбрамлиселите и гротмарстопенантите!“ – гледаш как корабът вече е заседнал в плитчината.

МОРСКИ ИСТОРИИ

В един институт, където изучавали морските животни, докарали неголям октопод.

Учените го настанили в аквариум. Аквариумът се намирал в средата на празна стая, в ъгъла на стаята имало кофа с вода. Сложили животното в аквариума и си отишли. Върнали се – октопода го няма. Започнали да го търсят и го намерили в кофата.

Как е успял да излезе? Върнали отново октопода в аквариума и започнали да го наблюдават.

Гледат, той се издигнал по стъклото, намерил под капака тесничка цепнатинка, прекарал в нея края на пипалцето си и започнал да се сплесква, да се провира през цепнатинката. Промъкнал се целият, отново се надул и – къде мислите – отново в кофата!

Учените разбрали, че с нищо няма да могат да спрат октопода. Взели, че поставили кофата в аквариума. В нея заживял той...

Забавна история. А има ли нещо вярно?

Има. Октоподите много обичат да се заселват в кофи, в буркани, в тръби. Ловят ги дори с въдици: въженце, а на него вместо кукички завързват гърнета. Сутрината измъкват въдиците и във всяко гърне намират по един октопод.

И още нещо: за октопода е от лесно по-лесно да се промъкне във всяка цепнатина.

ЗАГАДЪЧНИТЕ РИСУНКИ

Художникът е нарисувал четири октопода. Преброил пипалата им — трийсет и едно. Проверили октоподите — всеки си има по осем. Къде се е загубило едното пипало?

Като печатали тази карта, допуснали една грешка. Намерете я!

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. Как се променя вятърът, когато корабът попадне в центъра на циклона?

2. На кой остров е живял Робинзон Крузо?

3. Колко крака има октоподът? А калмарът? А сепията?

4. Защо протокът между Сахалин и континента се нарича Татарски?

5. Може ли да се фотографира времето?

6. Кой е първият български кораб, посетил японско пристанище?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „ОХОТСКО МОРЕ“

БУТИЛКОВА ПОЩА

Аварията е станала със средния риболовен траулер /СРТ/ „Изотерма“ около нос Африка на източното крайбрежие на Камчатка. На кораба е неизправна машината, течението го отнася към залива Кроноцки. Най-близките пристанища, откъдето може да се изпрати помощ, са Уст-Камчатск и Петропавловск-Камчатски.

ВИКТОРИНАТА

1. На птичия.

2. Няколкостотин. Това са крачета-смукалца, разположени между иглите.

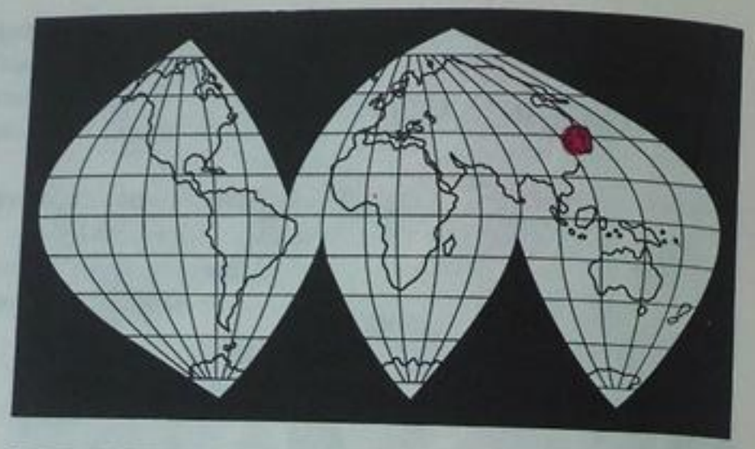
3. Москва. Южният край на Камчатка се намира примерно на ширината на Киев.

4. Има, това са морските течения.

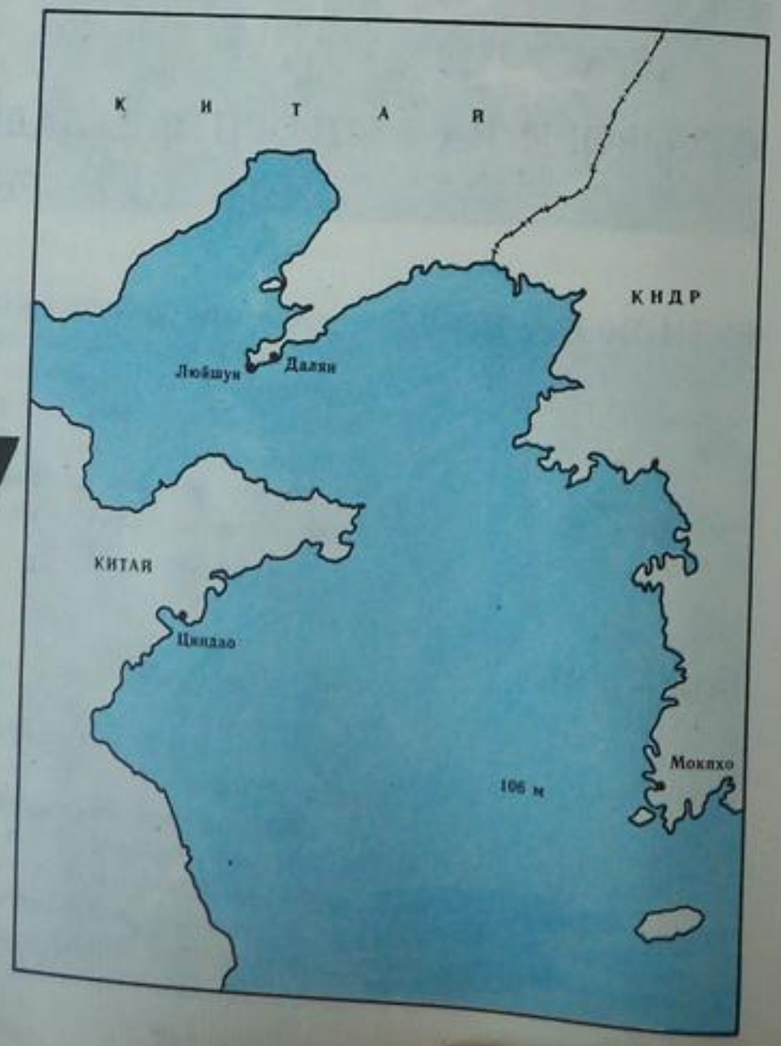
5. Значителна част от рибите нощем спят, някои — на дъното, някои — без движения във водата.

6. Това са речно-морските 2000-тонни танкери „Ленанефт“ и 5000-тонните „Волгонефт“, строени за Съветския съюз.

ЖЪЛТО МОРЕ



Морето е разноцветните ветрила



ЛОЦИЯ. *Жълто море се намира край източната част на Азиатския континент. Граничи непосредствено с Източнокитайско море. Най-голямата дълбочина е само 106 метра.*

Най-големи пристанища: Циндао, Тянцзин, Люйшун – Порт Артур, Люйда /Китайска народна република/, Инчхон /Чемулпо/ /Южна Корея/.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

Повечето морета не оправдават своите названия. Черно море съвсем не е черно. Бяло — не е бяло. Червено море почервенява само когато на повърхността му изплават откъснатите от щорма кафяви водорасли.

И само Жълто море наистина е жълто.

В западната му част се влива Хуанхъ, една от най-пълноводните реки в света. „Хуанхъ" означава „жълта река". Вода, гребната с чаша оттук, е толкова мътна, че едва пропуска светлината.

Корабът с часове се движи към пристанище Тянцзин по непрозрачната вода. Жълтите води се затварят зад кърмата.

Впрочем морето е такова само тук. На изток, където водната повърхност се разлюлява от океанските вълни, водата е зеленикава със синкав оттенък.

Тук брегът е нарязан от корейските шхери и разноцветните ветрила на джонките от ранна утрин покриват рейдовете.

Тук дъното се вижда добре.

По него, гърчейки бавно тялото си, пълзят грапави морски краставици трепанги; в цепнатините на скалите блещукат червеникавите игли на морските таралежи.

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

Народите от Далечния изток също отдавна били мореплаватели. Правоъгълните шумолящи ветрила отколе са се люлеели над водите на Жълто море. И тук още преди хилядолетия корабите са тръгвали на далечни плавания към бреговете на Япония, Тайван, Виетнам.

Източните ветрове от океана затруднявали откриването на далечни острови. В замяна на това, движейки се покрай брега, мореплавателите достигали Индия, арабските страни. В древните ръкописи даже смътно е загатнато, че те са посещавали бреговете на Африка.

От европейците първи на бреговете на Жълто море попаднал венецианецът Марко Поло.

ЛОЦИЯ. През лятото над морето духат слаби югоизточни ветрове, през зимата – студени северозападни. От юли до октомври един след друг се носят тайфуните, бавно бродят смерчове.

Солеността на водата е 30-32 ‰, прозрачността е само 10-15 метра. В шхерите на Корея приливите достигат до 9 метра.

От ноември до март северозападната част на морето замръзва.

ПО-ДАЛЕЧ – ПО-БЪРЗО

Тръгваш ли на път, трябва добре да избереш пътя си.

По кой път се плава най-бързо? По най-късия. А може би не е така?

Стотици години корейските моряци карали ориз от юг на север. Те плавали по крайбрежието, движели се до самия бряг, като обикаляли всяка плитчина, обхождали опасните скалисти носове.

Дълъг бил пътят на търговските кораби. Често им се налагало да изменят курса, да нагласят ветрилата.

И тогава някой смелчак предложил да плават не по известния – покъсия път, а по другия – дългия. Той повел своя кораб навътре в морето и като използвал попътните ветрове, без да изменя курса, се добрал до северните пристанища. Направил го много по-бързо.

Сега неговия курс биха нарекли „препоръчителен". В научните институти на брега има специалисти, които изчисляват курсовете на корабите. Те вземат под внимание вятъра, течението, ледовете. И ако по този курс по-бързо се стига, препоръчват го на корабите.

СМЕРЧ

Нашият кораб стоеше на рейда и чакаше ескадрения миноносец, който трябваше да ни съпровожда до Владивосток. Небето беше чисто и само над далечния хълм висеше синкав космат облак. Но ето че той се откъсна от върховете на възвишението и запълзя към морето. Под него като прашна ивица се люлееше вятърът. Морето се накъдри, над нас се вдигна сив воден стълб. Като се полюляваше, той бавно се издигаше, устремен към облака. От облака се отдели димна струя и се съедини със стълба. Смерчът се задържа на едно място, изгърби се и като се разпадна, отмина.

Тогава от входа на пристанището бързо се появи миноносецът. Той сигнализираше с прожекторите и искаше да го следваме.

СТВОР

Когато плаваш в корейските шхери, постоянно се чува:

— На створа!

— Наближава створ!

— Минахме створа!

За какъв створ се говори непрекъснато?

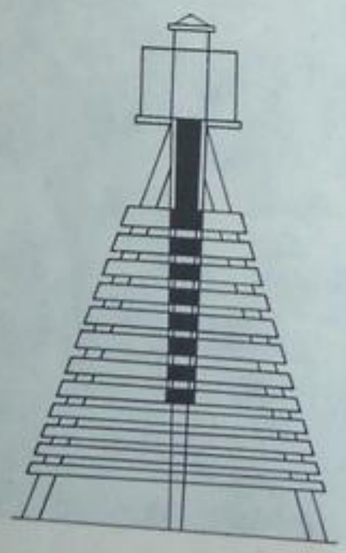
Ще обясним: створ е всичко онова, което се съединява, свързва се едно с друго. Когато два предмета лежат на една линия, моряците казват: „Те са в створ."

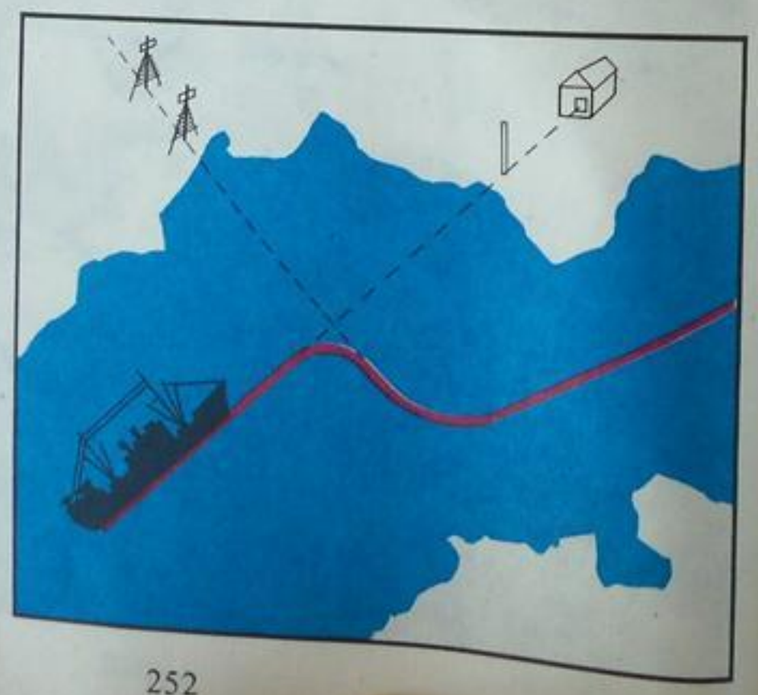
За да се плава в теснини, сред скали и плитчини, по продължението на линията на безопасния път поставят на брега два знака.

Онзи, който плава към тях или обратно и през цялото време вижда тези знаци съединени, плава правилно — „по створа".

Някога за сигнални светлини служели обикновени маслени фенери

Створен знак. Понякога това е съоръжение, по-високо от двуетажна къща





КОРАБНИТЕ СВЕТЛИНИ

Нощта се спуска над Жълто море. Тя загася зелената ивица на залеза край хоризонта, прави водата на залива черна, размива и потапя в непроницаема тъмнина вечерния бряг.

Отминаваме корейското пристанище Инчхон. Нощта запалва в пристанището светлини. Те горят на вълнолома като мъждиви звезди. В далечината димят и проблясват прожекторите на кранове. Двойната верига на сините светлини на булеварда изчезва в далечината. Всички тези светлини са неподвижни.

Движат се светлините на корабите.

Ето право срещу нас пълзят три огънчета: червено, бяло и зелено. В морето излиза товарен кораб.

Отляво плава цяла върволица: червена светлина, над нея три бели, а отзад със същата скорост се мъкне още една червена... още... на края ниско, до самата вода — бяла. Това е пристанищен влекач, помъкнал нанякъде две баржи.

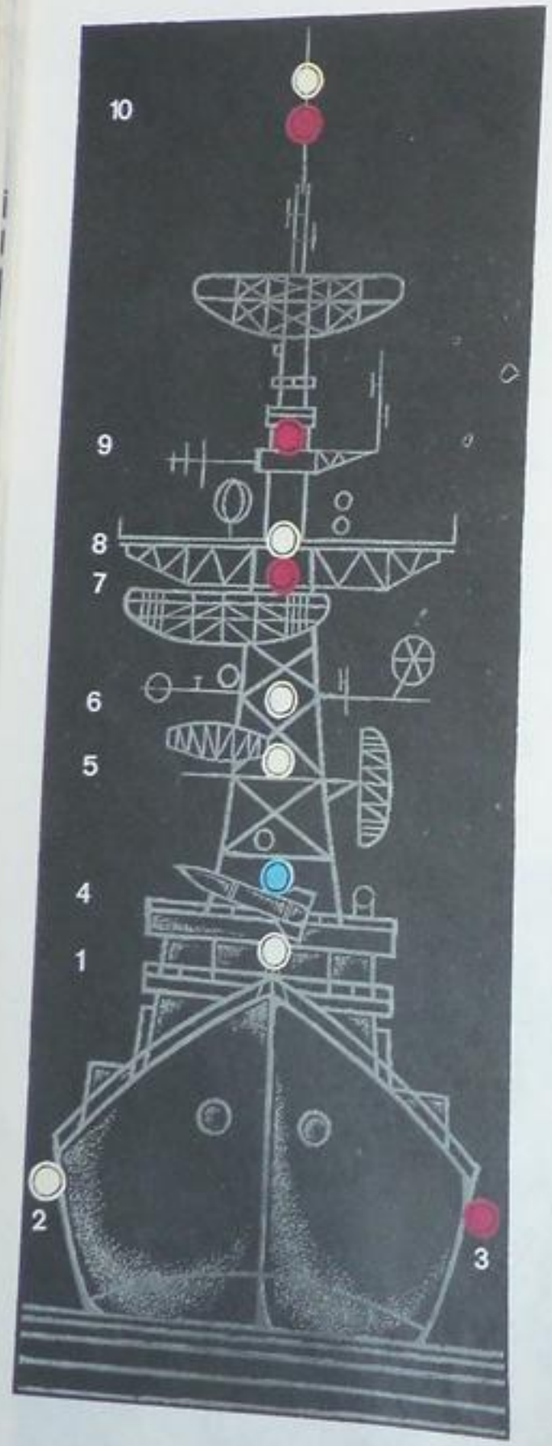
Излиза вятър и от морето на рейда дотърчават две бели светлинки — две рибарски лодки се връщат от риболов. Огънчетата се люшкат — лодките плават под ветрила.

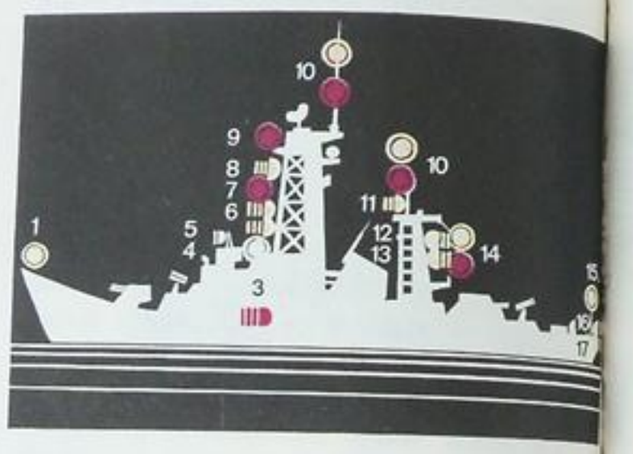
Нощта свети със звездите и прожекторите. Две небеса: едното горе, второто — долу, във водата. Две половинки от небесната сфера обгръщат кораба.

Струва ти се, че ако протегнеш ръка, ще докоснеш с пръсти вдлъбнатото небесно стъкло.

Вдигам ръка. На нея пада бялата котвена светлина.

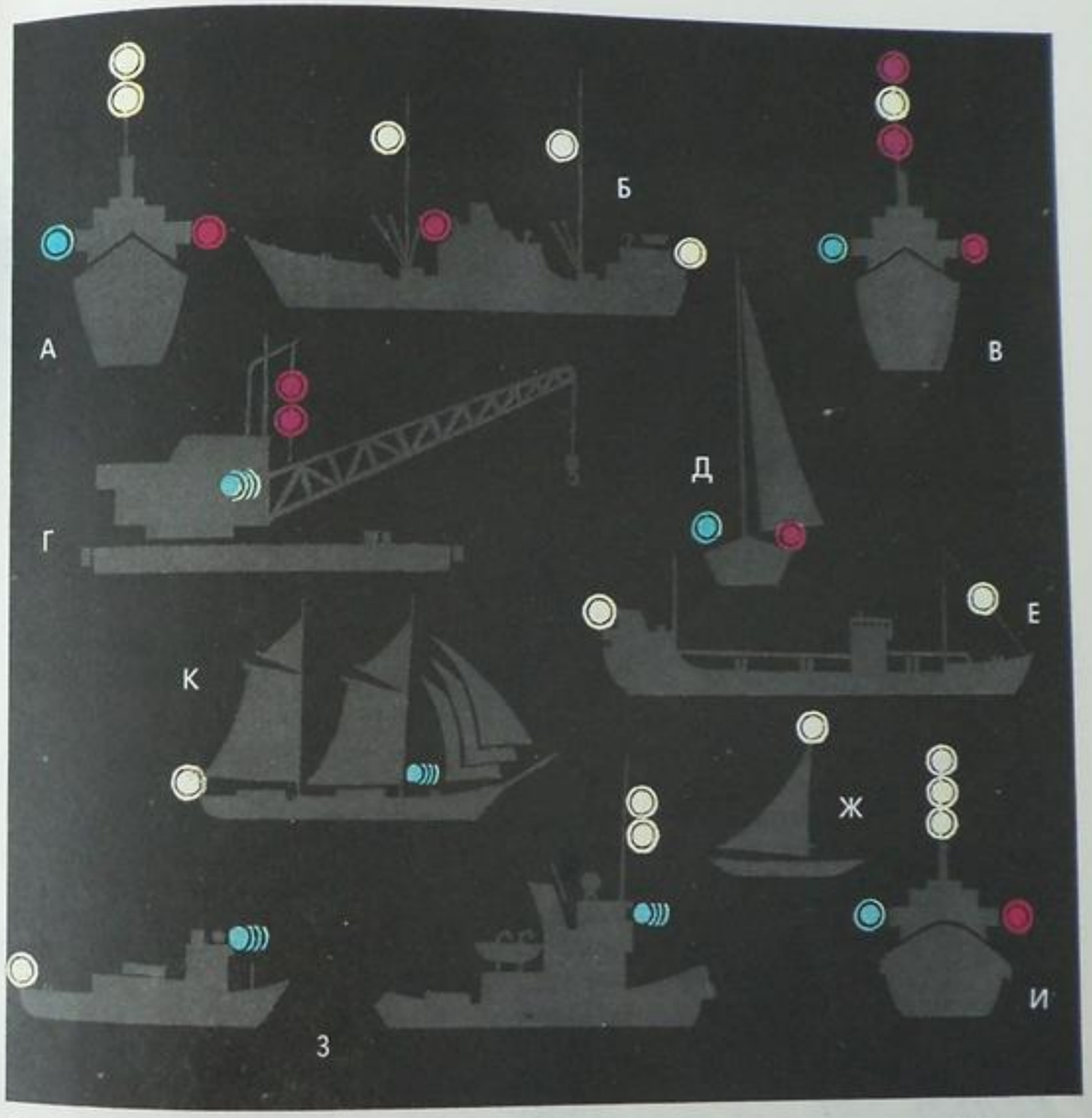
ЕТО КАКВИ СВЕТЛИНИ ВКЛЮЧВАТ КОРАБИТЕ НОЩЕМ





Ходови и котвени светлини на военен кораб

1 — щагова котвена (включва се, когато корабът стои на котва); 2 — дясна отличителна (ходова, включва се, когато корабът се движи); 3 — лява отличителна; 4 — дежурна (запалва се на дежурния кораб); 5 — долна топова (ходова); 6 — долна за влачене (включва я влачещият кораб); 7 и 9 — аварийни светлини (ако са включени, това означава, че корабът не може да се управлява); 8 — горна за влачене; 10 — клотикови светлини (за разговори нощем с морзовата азбука); 11 — горна топова (ходова); 12 — флагманска (означава, че на борда на кораба се намира старшият началник — флагманът); 13 — горна килватерна (включи се за улеснение на идващите отзад кораби да се придържат към строя); 14 — гафелни светлини (включват се, когатотрябви да се покаже, че корабът е военен, например при влизане нощем на рейда); 15 — гикабордна котвена; 16 — долни килватерна; 17 — гикабордни ходови.

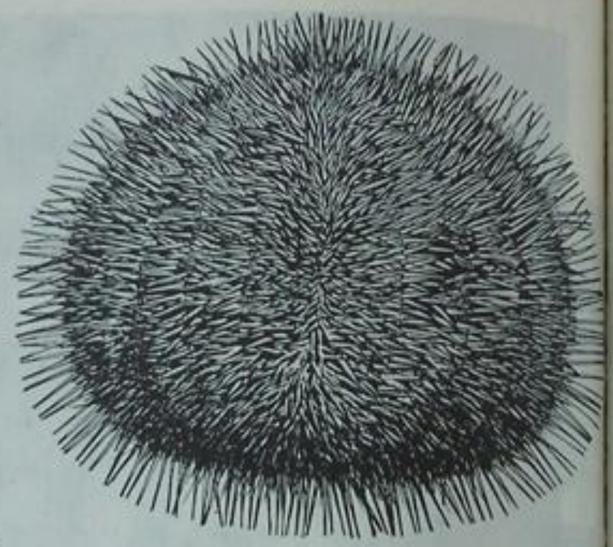


Включените корабни светлини нощем не само предупреждават: „Внимание кораб!“ По тях винаги можеш да разбереш какъв кораб си срещнал в морето.
А — корабът идва насреща; Б — корабът се движи на ляво от нас (с левия борд към нас); В — кораб, прокарващ кабел, идва към нас; Г — кораб, лишен от възможността да се управлява (стои към нас с десния борд); Д — ветроходен кораб идва право срещу нас; Е — корабът стои на котва; Ж — безпалубен рибарски съд; З — влекач с шлеп отива надясно от нас; И — влекач идва право срещу нас, дължината на влекалото е повече от 183 метра; К — ветроходен кораб отива надясно от нас.

КОЙ ЖИВЕЕ В МОРЕТО

МЕДУЗИ И БОДЛОКОЖИ

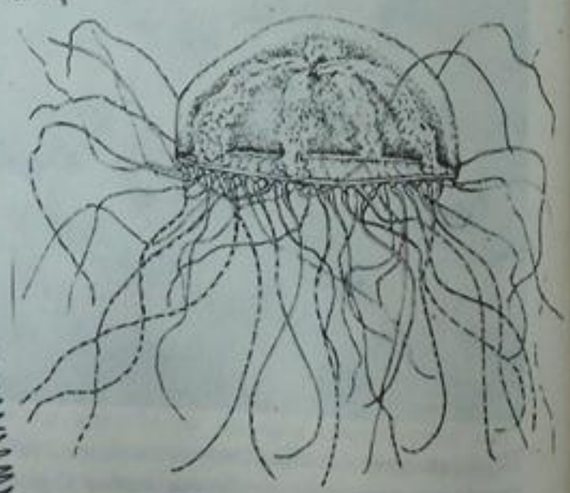
Морска краставица

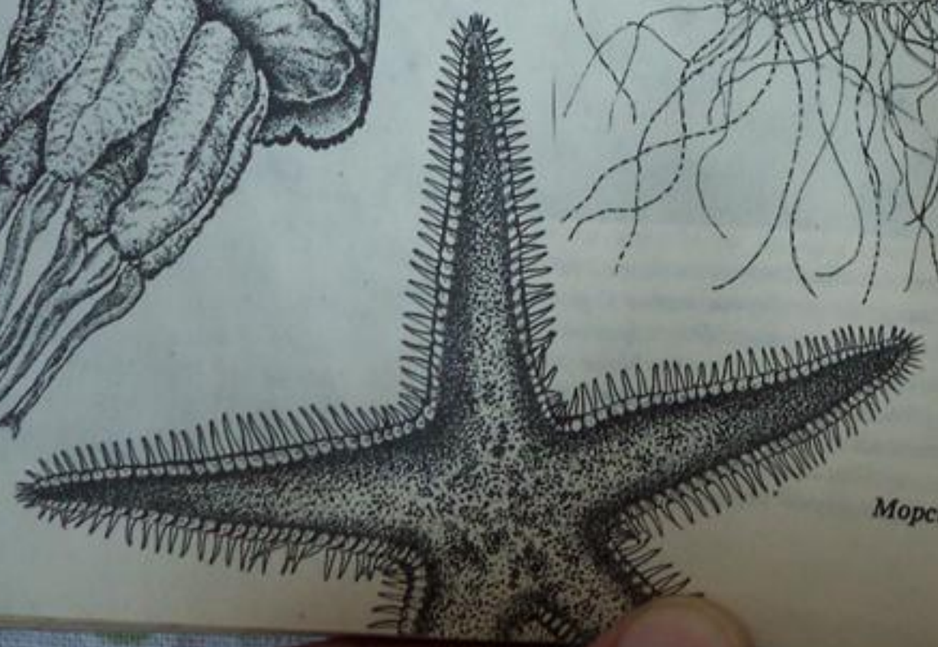


Морски таралеж

Медуза ризостома (белодробна медуза)

Медуза-кръстоноска (гонионема)





Морска звезда

ТЪРПЕЛИВАТА КРАСТАВИЦА

Пълзяла по пясъчното дъно морска краставица-холотурия. Тлъста, гладка, виолетова.

Пълзяла краставицата и като мъничък булдозер ровела пясъка с носа си. Ровела и измъквала от пясъка дребни животинки — хранела се.

Изведнъж, откъде ли се взело—попче. Подскочило, хванало със зъбите си краставицата и започнало да я дърпа. Теглило, скубало.

Мъчило се, мъчило се и постигнало своето: свила се краставицата, напънала се и изхвърлила срещу мъчителя си нещо жълто. Помисли само — изхвърлила стомаха си! Такива работи!

Поело попчето плячката си и — да го няма. Ненапразно се е старало!

Впрочем и краставицата не губела кураж: ще ѝ порасте нов стомах. Обикновена работа.

На морското дъно всеки се отбранява от враговете си, както може.

ЖИВИТЕ КЪЩИЧКИ

Плувах край скалите над неравното каменисто дъно. Слабото течение люлееше долу редките клончета на водораслите. Търсех морски таралежи.

— Те са струпани край скалите — казаха ми моряците. — Виждали сме ги. Стоят си, здрави, иглите им като гвоздеи. Ето такива!

Но таралежи нямаше. Плувах от едната страна — няма. От другата — не се виждат.

И тогава вниманието ми бе привлечено от една къщичка. Малка къщичка на дъното — две трескици, колибка.

Къщичката... пълзеше. Тя пълзеше много бавно и съвсем спокойно — явно стопанинът ѝ не бързаше. Доплувах до къщичката и бутнах с пръста си едната трескица. Тя затрепера. Махнах я встрани — изпод нея стърчеше снопче виолетови игли.

Таралеж! Разбира се — таралеж!

Хвърлих трескицата настрани. Таралежът замря, тъмните игли настръхнаха. Като разбра, че повече

Морски таралеж, долу — морска звезда, вдясно — медуза

няма да го закачам, таралежът се успокои, иглите се отпуснаха и той бързо-бързо продължи нататък.

Слезе от камъка и започна да търси нещо по дъното.

Недалеч лежеше капак от консервена кутия. Таралежът се настани до него и пусна изпод иглите си няколко черни нишчици-крачета. На края на всяка — смукалца. Крачетата се протегнаха към капака. Ето, първото се довлече и замря — залепи се... След него второто... третото...

Таралежът замисляше нещо!

Гледах внимателно. Крачетата се присвиха и вдигнаха капака. Те се огъваха, движеха се, предаваха си тежкия товар едно на друго. Капакът тръгна по иглите, запълзя. Той допълзя до темето на таралежа и спря. Получи се щит.

Таралежът го разклати — здраво ли се държи? Здраво! И отново запълзя нагоре по камъка. Сега той пълзи спокойно — с този щит никакъв враг не е опасен.

Но къде са останалите таралежи? Разбира се, ето ги там — колко много са! Хитреци: кой се прикрива със снопче трева, кой с половинка от черупка... Като последне неосведоменият — под скалата няма никакви таралежи.

Само живи къщички.

КОЙ ПРЕДУПРЕДИЛ МЕДУЗИТЕ?

Денят започна особено. От вчера жълтата вода на пристанището беше пълна с медузи. Синкави, кръгли като чинии, те се появяваха от дълбините и люлеейки се, бавно плуваха около кораба.

И изведнъж медузите изчезнаха. Моряците внимателно се взираха в жълтата вода, но медузите ги нямаше.

Настъпи вечерта. От запад тръгнаха облаци и закриха половината небе. Поривист вятър понесе по водата черните буреносни ивици. Изви се щорм.

Вълните изхвърляха на брега снопове от водорасли, дъски. Между два камъка лежеше рак с корема

нагоре и мърдаше със счупените си крака. Даже и него морето изхвърли на сушата.

А медузи на брега нямаше.

Слабите воднисти същества, лоши плувци, бяха надхитрили щорма. Те предварително бяха отплували по-далеч от брега и там се бяха потопили налълбоко.

Кой беше предупредил медузите?

Никой. Сами бяха усетили приближаването на щорма.

Всяка медуза има отдолу на „корема“ си колбичка. В нея плават камъчета. Когато, изпреварвайки вятъра, отдалеч идват колебанията на водата, първите предвестници на щорма, камъчетата, започват да се клатят. Движението им се възприема от чувствителни нерви. Самият щорм предупреждава медузите: „Пазете се!“

Има наука, която учи хората да строят машини и прибори, като подражават на живата природа. Тя се нарича „бионика“.

Учените направиха прибор, който напомня колбичката на медузите. Спуснаха го във водата и той... заработи. Този прибор предсказва петнадесет часа по-рано приближаването на щорма.

МОРСКИ ЕЗИК

КОРАБ ИЛИ ПАРАХОД?

В пристанището, теглен от два влекача, бавно влиза голям кораб, натоварен с контейнери. Преди един час благодарение на двата си дизелови двигателя с мощност 21 000 конски сили той е разсичал вълните на откритото море със скорост 24 възла.

Следобед във вестниците четем: „Днес в пристанището пристигна параходът „Океан“, който докара 550 контейнера...“

Ако се разходим из кораба, пара ще намерим само в кухнята — под похлупака на тенджерата.

Странно е наистина да се назовава „параход“ плавателен съд, който не се движи от пара... или „параходство“ — предприятие, на което корабите се движат с дизелови двигатели.

Моряците обичат точността. Всяка дума за тях има определен смисъл.

А „параходство“ е останала на брега дума от времето, когато всички кораби са се движели с пара.

Преди да кажем „кораб“ или „параход“, трябва добре да помислим!

РАЗГОВОРИ НА БАКА

— Интересно за къде бързат тези реки?

— Как за къде? Към морето.

— А защо трябва да се бърза? Ще дотичаш до морето и — край — обратно няма да се върнеш.

— Всичко става. Виждаш ли облака? Така морето връща на реките водата. По въздуха.

— За какво мълчат медузите?

— За щормовете.

— Ако погледнеш сутрин рано във водата, ще видиш звездите — лилавите с оранжеви капчици са морски — те лежат на дъното. А сините с тънки лъчи са отразени — още не всички са угаснали на небето.

МОРСКИ ИСТОРИИ

– Здравей, заек!

– Здравей, заек!

– Смени ли си кожуха?

– Смених го.

– За кой път?

– За втори. Защо ми е по-често да го сменям? През пролетта нося червеникавия, а през есента – белия. Стигат ми.

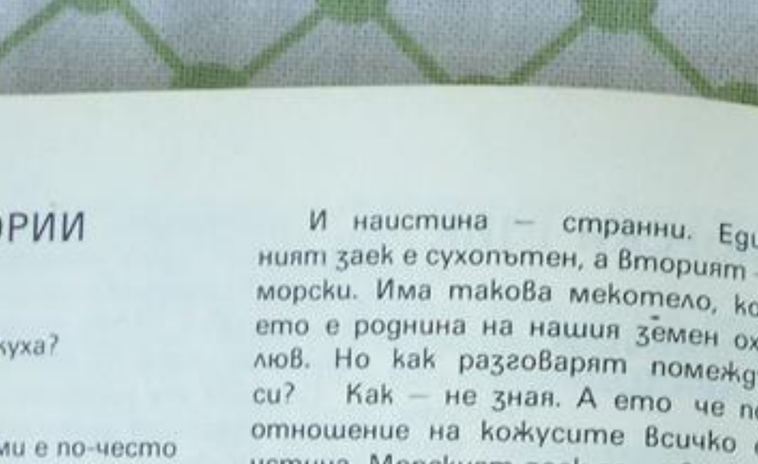
– Ти си знаеш! А аз го сменям три пъти. Като дете имам червен, през младостта – кафяв, а на старини обличам зелен...

Ако някой подслушва този разговор, има да се чуди: що за зайци разговарят? Странни!

И наистина – странни. Единият заек е сухопътен, а вторият – морски. Има такова мекотело, което е роднина на нашия земен охлюв. Но как разговарят помежду си? Как – не зная. А ето че по отношение на кожусите всичко е истина. Морският заек започва живота си на големите дълбочини, където водораслите са с червен цвят. След това преминава на средните дълбочини. Там водораслите са кафяви. В края на живота си е вече на плитко – сред зелените водорасли. Кожуси облича според случая – да не го забелязват враговете.

ЗАГАДЪЧНИТЕ РИСУНКИ

Кой кого е глътнал?



– Ама че риби! Нима има такива?

– А ти как мислиш?

– Не знам. Първата според мен е акула.

– Ти си акула! Трите риби измислихме. От една взехме опашката, от друга – главата, съединихме ги и ги отпечатахме. Но четвъртата е истинска.

Намери я!

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. Какви пристанища не стоят на едно място?

2. Може ли със сушена риба да се играе футбол?

3. Винаги ли са неподвижни корабните комини?

4. А мачтите?

5. Кое море има тих обиколен път?

6. Къде в България пионерите и средношколците могат да усвоят морски специалности?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „ЯПОНСКО МОРЕ“

ЗАГАДЪЧНИТЕ РИСУНКИ

1. На рисунката два октопода имат едно общо пипалце.

2. На картата е обърнат остров Сахалин.

ВИКТОРИНАТА

1. Вятърът започва да духа от обратна посока.

2. Робинзон от книгата на Даниел Дефо е живял на измислен остров близо до устието на река Ориноко.

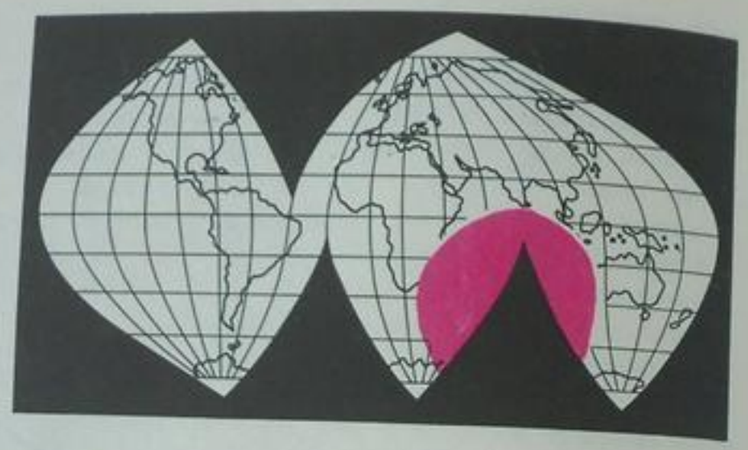
3. Октоподът има осем крака, а калмарът и сепията – по десет.

4. Дълго време европейските географи наричали цялата огромна земя на изток от Уралския хребет до океана Татария. Оттук – Татарски проток.

5. Изкуствените спътници фотографират облачния покров на Земята. Такава снимка може да разказва за времето в различни части на земното кълбо.

6. Моторен кораб „Любен Каравелов“ с капитан Иван Антонов е първият български кораб, спрял в японско пристанище – през 1963 година в пристанище Кобе.

ИНДИЙСКИ ОКЕАН



Светещи нощни води

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

Индийският океан се е разтегнал от екватора до Антарктида. Като всеки океан той е огромен и пустинен.

Над него има малко въздушни линии, а корабите се движат главно по крайбрежните пътища.

Край Игълен нос, най-южната точка на Африка, веднъж в годината се появяват остатъци от антарктически айсберги. Порестите ледове плават, люлеейки се едва забележимо в извивките на вълните. Някога тук са плавали корабите на Васко да Гама.

Няма време, което да не срещне моряка, пресичащ океана. Екваториалните щилове, ураганите на четиридесетградусовите ширини, снежните бури на крайния юг — всичко това е приготвено за кораба.

В океана има множество малки острови. Но повечето от тях или се притискат към африканското крайбрежие, или като дълга верига се точат на юг от бреговете на Азия. Има два големи острова — Цейлон и Мадагаскар.

Смята се, че Мадагаскар е къс от съществувалия някога континент Лемурия. Там са живеели големооките спокойни лемури — същества, които приличат на човека. Континентът е загинал, но и сега в храсталаците на Мадагаскар се срещат по-

томците на тези странни животни.

През есента край бреговете на Мадагаскар се зараждат циклони. Те се движат на юг, усилват се и постепенно се отклоняват на изток.

Незабравими са нощите в Индийския океан. С настъпване на тъмнината зад кърмата на кораба се появява светлина. Пламва разбърканата от корабните винтове вода, течният пламък се лее след кораба. А от черните глъбини се издигат светлини. Това са риби. Свети разтревоженият океан.

ЛОЦИЯ. Индийският океан е разположен между четири континента: Азия, Австралия, Антарктида и Африка. В покрайнините си образува морета – Червено, Арабско, Андаманско, Банда, Тиморско, Арафурско и няколко залива, най-големи от които са Персийският, Бенгалският, Големият Австралийски и Карпентария. Средната дълбочина на океана е 300–400 метра, а най-голямата – 7450 метра.

Най-големи пристанища: Мадрас, Калкута /Индия/, Коломбо /Цейлон/, Дар ес Салам /Танзания/, Перт /Австралия/ и други.

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

ПЪТЕШЕСТВИЕТО НА ВАСКО ДА ГАМА

От всички пътища, които търсели в морето жителите на суровата Европа, винаги най-съкровен бил пътят за Индия.

Щастливият венецианец, търговец и разузнавач Марко Поло, който бил там през XIII век, със своите разкази смутил покоя на европейците.

– В Индия събират орлов тор и в него намират диаманти – твърдял той. – Там дори кората на дърветата е тънка, а вътре има готово хлебно брашно.

Поло описвал захарната тръстика, рубините и дивите зверове.

А на средиземноморските пазари арабските

търговци продавали срещу теглото им в злато ароматични подправки, докарани от Индия. Техните разкази за богатствата на далечната страна нямали край. Но керваните с подправки се движели месеци през пустинята. Всеки втори ставал плячка на чергарски разбойнически племена.

Нужен бил друг път.

Португалският крал решил да изпрати в Индия морска експедиция.

Но кой да я оглави?

В португалския флот имало много опитни капитани. Някои от тях вече били достигали до южните краища на Африка.

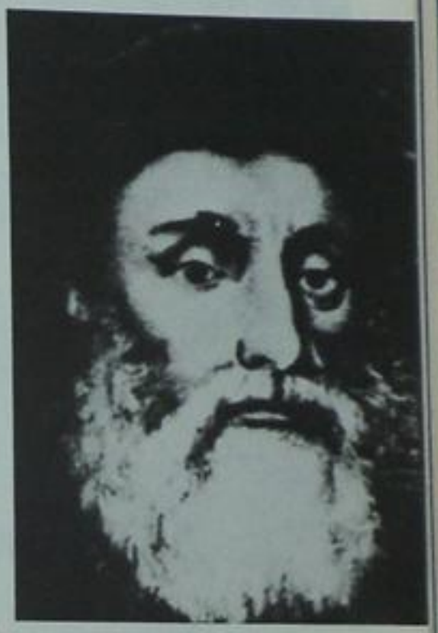
Случило се така, че когато кралят обмислял бъдещото начинание, през дворцовата зала минал дворянинът Васко да Гама. Погледът на краля попаднал на него...

На 8 юли 1497 година от пристанището в предградие на Лисабон вдигнала котва малка ескадра. Четири кораба под флага на Васко да Гама отплавали към далечна Индия.

Край бреговете на Африка пътят им бил преграден от непрекъснати бури. Васко да Гама взел смело решение: той повел корабите далеч от африканския бряг. Деветдесет и три дни ескадрата плавала сред Атлантическия океан, заобикаляйки района на бурите. Когато португалците се върнали към африканския бряг, видели, че брегът рязко завива на север. Зад носа, увенчан с плоска като маса планина, люлеел зеленикавите си вълни Индийският океан.

Обърнали на север. Било горещо. Африканските брегове били пустинни. Моряците изгребвали последните остатъци вода от дъната на вмирисаните бъчви. Започнали да умират.

На края на оранжевите брегове се бялнали първите градове. Те били населени с араби. Арабските търговци с враждебно учудване гледали нечаканите гости. Искали те, само те да водят търговията с Индия. Започнали въоръжени сблъсквания.



Васко да Гама

Флагманският кораб на Васко да Гама

Васко да Гама бил твърд. Този човек рядко се усмихвал. След всяко стълкновение той обстрелвал града с оръдията. Сам разпитвал заловените в плен разузнавачи.

Само в африканското пристанище Малинди португалците намерили дружелюбен прием. Шейхът на Малинди търсел силни съюзници и покровители. Той изпълнил всички молби на пътешествениците. Корабите получили прясна риба, плодове, месо. А преди отплаването на борда на флагманския кораб се качил пилот. Арабинът се оказал делови моряк. Той напускал палубата само за кратък сън. Пилотът превел ескадрата пряко през океана. Попътните ветрове неуморно гонели корабите напред. На 26-я ден от водата се издигнали зелените брегове на дългоочакваната Индия.

Застанали на котва до град Каликут.

Дните, прекарани от португалците в индийското пристанище, били изпълнени със страх, хитрости и насилия. Всеки ден очаквали нападения на индийци. Богатите местни търговци не искали да купуват недоброкачествените португалски стоки. Владетелят на Каликут не желаел да преговаря. Като задържал заложници и потопил няколко индийски кораба, Васко да Гама отплавал към Португалия.

Обратният път се оказал още по-тежък. От четирите кораба на Васко да Гама оцелели само два. Преходът към африканския бряг вместо двадесет и шест дни продължил три месеца. Мъчителната жега и болестите събаряли хората. Когато корабите пристигнали в Малинди, на всеки можело да се преброят само по десет здрави моряци. По-нататъшното плаване също било трудно. На тържествената среща в Лисабон се явил по-малко от половината екипаж.

А когато над португалската столица гърмяла музика и в небето излитали празничните ракети, в двореца вече решавали въпроса още колко кораба да изпратят към Индия.

Неусмихващият се Васко да Гама обяснявал на краля как да завоюва непокорната страна.

Войник с аркебуз

Пътят на експедицията на Васко да Гама

ЛОЦИЯ. През зимата и лятото над Индийския океан духат сезонните ветрове — мусони. През зимата те духат от просторите на Азиатския континент към океана, а през лятото — от океана към сушата. Южно от екватора се намира област с постоянен вятър — югоизточния пасат. Още по̀ на юг, в ширините 40-50°, господствуват свирепите западни ветрове.

Мъглите в Индийския океан са рядкост.

В крайбрежните райони дъното е пясъчно, на по-дълбокото — кафява тиня.

Солеността на океанските води е 34-35‰. Цветът на водата е син.-

Приливите достигат височина 10-11 метра. Теченията в океана се отличават с постоянство и следват направлението на ветровете. В южните ширини се срещат остатъци от айсберги.

СЛЪНЦЕ ОТ ДЯСНАТА СТРАНА

Учените са най-недоверчивият народ на земята.

Те вярват само на фактите.

В разказите на Марко Поло например се описва гигантската птица Рук. Тази птица, според твърденията на пътешественика, била толкова голяма, че можела да отнесе с ноктите си слон.

Учените не са виждали такива птици. Разказа на венецианеца те сметнали за басня. Но когато на Мадагаскар намерили кости от изчезналия щраус епиорнис — птица, висока колкото двуетажна къща, отношението към разказа на Марко Поло се изменило.

Същото било и с разказа на гръцките историци за първите плавания през Индийския океан.

В този разказ се говорело, че по заповед на египетския фараон Нехо /600 години преди нашата ера/ финикийските моряци, като излезли от Червено море в Индийския океан, извършили плаване, което продължило две години. Моряците обиколили Африка, минали през Херкулесовите стълбове /Гибралтарския проток/ и на третата година от започването на пътешествието се завърнали в Египет.

Гръцкият историк, чийто разказ за това плаване стигнал до нас, завършва своето повествование така: „Разказват също, на което аз не вярвам, а някой друг може и да повярва, че по време на плаването около Ливия /Африка/ финикийците виждали слънцето от дясната си страна."

И точно тази подробност накарала да се повярва в безпримерния подвиг на древните мореплаватели. Нали всеки, който плава от Египет покрай Африканския бряг в Северното полукълбо, плава на запад, а след това на юг и вижда слънцето вляво от себе си.

За да се вижда слънцето през цялото време отдясно, трябва наистина да се излезе от Червено море, да се пресече екваторът и да се плава отначало от север на юг, а след това, обикаляйки огромния континент, от изток на запад.

Морското плаване според представите на средновековен художник

ОТВЪДМОРСКИ СТРАХОТИИ

Ние си спомнихме за древните финикийци, за Марко Поло, за Васко да Гама. Техните пътешествия отстоят едно от друго с векове.

Какво е възпирало хората за далечни плавания?

Трудностите. А освен това вероятно и страхът.

Като се върнели от океана, мореплавателите се стремели да се надлъгват един друг. През дългите вечери, които прекарвали в пристанищните кръчми или в домовете си, те разказвали за чудовищата, с които им се налагало да се сблъскат, за странните хора, които имали възможност да видят.

За последните те разказвали особено често. За песоглавци — хора с кучешки глави. За едноки циклопи. За хора с глави по средата на тялото. С големи като репеи уши. С крака, поставени обратно. С птичи глави...

Как при това положение слушателите да не се замислят: „Струва ли си да зарежат тихия роден град, дома, благоразположените приятели и да се хвърлят срещу такива опасности?"

Слабите оставали в къщи.

Силните тръгвали на път.

НЕОБИКНОВЕНА ТРЕВОГА В ИНДИЙСКИ ОКЕАН

— Толкова години плавам. Много бури съм срещал и изпреварвал. Неведнъж по сигнала тревога — в морския език „аврал" — съм вдигал всички на кораба. Но този аврал в Индийския океан никога няма да забравя! Тогава за пръв път моряците обявиха „аврал", а не аз, капитанът!

Капитанът се засмя и не ме остави да бъда нетърпелив.

— Събудиха ме посред нощ — разтревожени, настръхнали. Стоят на вратата на каютата ми. Най-после боцманът проговори: „Аврал, другарю капитан! Няма го! Навсякъде го търсихме — няма го!"

Бях още сънен и не разбрах. Ослушах се — в машината всичко беше наред. Погледнах през илюминатора — океанът беше спокоен.

„Кого няма?" — попитах.

„Певеца ни!" — въздъхна боцманът.

Изведнъж се разсъних. Като че не бях лягал. Тези думи силно ме разтревожиха. Стана ми страшно мъчно, не можех да повярвам!

За нас, моряците, казват, че сме корави хора. А тогава ми идваше с глас да зарева...

Певецът ни беше едно полско щурче. Още на тръгване от Варна се беше скрило на кораба. Стоката докарваха от разни места. И някъде от Добруджа ли, от Лудогорието ли, от Златията ли, от Тракия ли с един от сандъците беше попаднало при нас. Чухме го чак след Гибралтар, в Атлантическия океан. Оттам до нос Добра надежда са близо три седмици път. Пък се случи едно време — хубаво, топло. Вечер излизахме навън — на хладина и слушахме щурчето. Там българска радиостанция не можа да се чуе. То ни връщаше в България. Щурчето беше нашето радио.

А онази нощ, третата след тръгването, то беше замълчало.

Три дни и три нощи след това ходехме по кораба, оглеждахме се, ослушвахме се. Никъде не се видя, не се обади.

Такъв беше моя необикновен „аврал" в Индийския океан.

БЕЛИЯТ ДИСК

Какво може да се каже за океанската вода?

Тя е мокра, топла, течна...

И още?

Прозрачна.

Колкото и странно да е, прозрачността на водата се измерва в метри.

Сутрин, когато корабът е на котва, на палубата излиза моряк и носи вързан с въже бял метален диск, голям колкото чиния.

Спуска го извън борда. Дискът се вижда много добре в синята спокойна вода. Въжето се спуска все по-дълбоко и по-дълбоко.

Пет метра... десет ... петнайсет... На края дискът от бял започва да става сивожълт, очертанията му се изкривяват, залюлява се няколко пъти, превръща се в мътно петно и... изчезва.

— Прозрачността е петдесет метра! — съобщава морякът.

Той поглежда още един път въжето. Точно — в ръцете му е 50-метровата марка.

На тази дълбочина белият диск е станал невидим.

В щиловите екваториални широчини на Индийския океан прозрачността е изумителна — 50–60 метра! Затова пък около устията на големите реки като Ганг, Брамапутра тя е по-малко от един метър.

Всъщност защо трябва да се измерва прозрачността? На кого е необходима?

На мнозина. На водолазите, подводничарите, риболовците, учените... И ето че преди да спуснат телевизионната камера под водата, инженерите винаги задават въпроса:

— Каква е прозрачността на водата тук?

ПОДВОДНИ ПЛАНИНИ И ДОЛИНИ

Да влезем в щурманската рубка, да включим ехолота и да погледнем лентата му.

Какво е дъното под нас?

Когато минахме Малакския проток и излязохме в океана, дълбочината постепенно се увеличаваше — под нас се влачеше широка крайбрежна плитчина. След това стрелката на самописеца скочи надолу: ние плавахме над подводни каньони — дефилета, които някога е размила древна река. Корабът пресече каньона и стрелката отново се върна нагоре. След плитчината започна континенталният склон. Стрелката се спусна до знака на 1500-те метра и тръгна хоризонтално. Това вече е леглото на океана.

Някога учените смятали, че океанското дъно е плоско като маса. „Утайките, които са падали милиони години на дъното, би трябвало да го изравнят!" — казвали те.

Оказало се, че съвсем не е така.

Действително, на дъното хилядолетия се сипят късчета пясък и глина, докарвани от реките, падат частиците прах, довеяни от ветровете, трупат се остатъци от морски растения и животни.

На морското дъно са се наслоили десетки метри тиня.

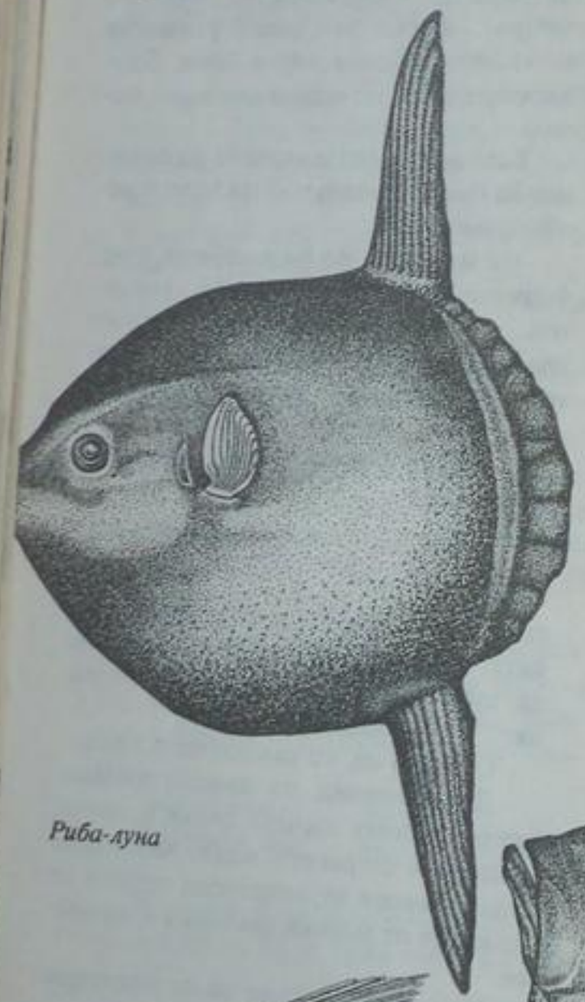
И все пак дъното не се е изравнило. Перото на самописеца леко шумоли по хартията — чертае лъкатушна назъбена линия. Планини, плата, долини и падини минават под нашия кил.

Корабът в движение измерва с ехолота дълбочината. На лентата на ехолота — релефът на дъното.

КОЙ ЖИВЕЕ В ОКЕАНА

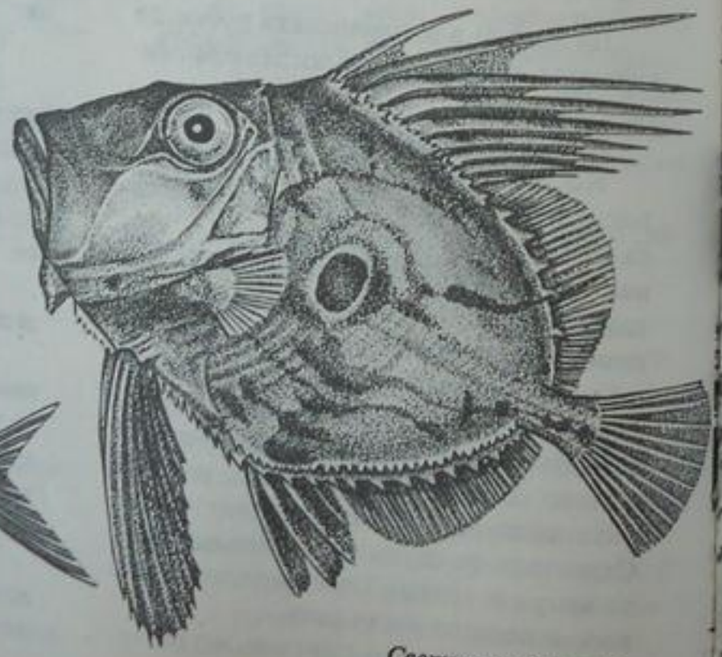
Във водите на Индийския океан живеят истински /за разлика от приказките/ морски змейове. Сред тях има пъстри, ярки, с малка глава и плоска като гребло опашка. Устата им е пълна с малки отровни зъбчета. Най-голямата морска змия достига на дължина до три метра. Тя живее само във водата. Ако извадиш такава змия на сушата, бързо загива.

В океана живеят и морски костенурки. Един път в годината те излизат на плажовете на пустинни острови и там снасят в пясъка яйца — хиляди яйца. Като мине определеното време, към водата се втурват на ята малките костенурчета, размахвайки като крила предните си лапички.



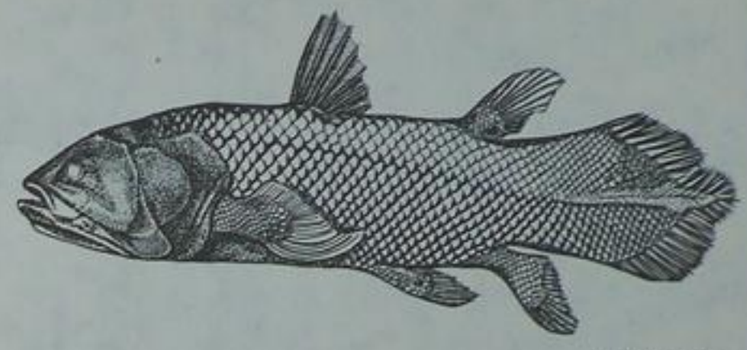
Риба-луна

Летяща риба

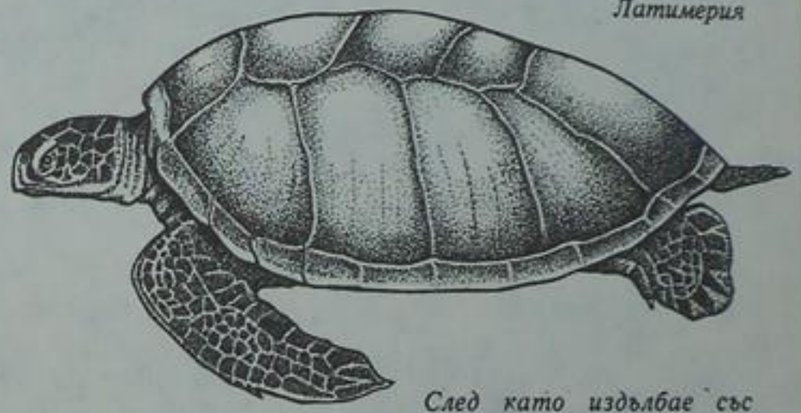


Светипетрова риба

Морска змия



Латимерия



Морска костенурка

След като издълбае със задните си крака дупка, костенурката снася 80—100 яйца, големи като топки за пинг-понг

НЕПРИЛИЧАЩАТА НА ДРУГИТЕ РИБИ

На 22 декември 1938 година малкият риболовен траулер „Е–18" от южноафриканското пристанище Ист-Лондон ловял риба из крайбрежните води. Вдигнатият от дълбочина 80 метра трал донесъл добър улов. В мърдащата планина от риба моряците безпогрешно различавали акулите, карасите, пъстрите писии. Но ето че планината се размърдала, разместила се и от нея се показала огромна зъбата глава на неизвестно синкаво рибище. Капитанът на траулера бил опитен моряк. Когато измъкнали близо двуметровата непозната и я поставили отделно на палубата, той веднага разбрал, че тази риба ще заинтересува учените.

Щракайки със зъби, странната риба лежала на дъските, покрити с люспи и слуз. Извитите ѝ предни плавници приличали на лапи. С нещо тя напомняла на гущер...

Капитанът заповядал да се върнат в пристанището.

Той не се излъгал. За рибата, която тралът извадил от дъното, заговорил целият свят. Приликата на нейните плавници с лапите на гущер не била случайна. Рибата се оказала потомък на рибите ръкоперки — целакантите, — живели в моретата преди двеста милиона години.

Размислите за нейната съдба са поучителни. Кой знае още какви доисторически животни са се запазили до наши дни в океанските дълбини?

Гигантският щраус, който станал причина за легендата за птицата Рук, е изчезнал преди малко повече от сто години.

Може би и приказките за драконите са се родили от това, че нашите пещерни прадеди още са срещали последните от динозаврите — гущерите, които са живеели на сушата и са заселвали океана?

Отпечатък от древно ракообразно — трилобит

КОЙ В МИНАЛОТО Е ЖИВЯЛ В ОКЕАНА

Един учен казал, че всички сме роднини и потомци на едноклетъчните животни, които са плавали по повърхността на древните морета.

Това е така. Животът се е зародил в океана. Формите са се сменяли една с друга. Ставали са по-сложни, напущали са океана и отново се връщали в него като живи същества. Удивителни доказателства крият дебелите пластове тиня и пясък, трупани с векове на морското дъно.

В древните водоеми са живели причудливи ракообразни същества и обковани в броня риби.

Имало е ръкоперки — прадеди на целакантата, уловена край южния бряг на Африка. Те били двойнодишащи: когато пресъхвали едни водоеми, тези риби се прехвърляли в съседните. Като се опирали на плавниците си, те извършвали дълги пътешествия по сушата.

След това древният океан бил заселен от плуващи гущери. Вълнистите цепели ихтиозаври — подобни на нашите делфини. Недалеч от тях плезиозаври ловели риба. Както казва друг учен, те напомняли змей, промушен през броня на костенурка. Мозозаври, покрити с твърди люспи, с опашка и муцуна на крокодил, се биели помежду си.

Мозозавър
Плезиозавър
Ихтиозавър

РИБОЛОВЦИ

Срещу нас идва кораб.

Той има издигнат нос и тъпа, сякаш отрязана кърма. От нея във водата се влачат въжета. Те потрепват — явно, че корабът влачи след себе си голяма тежест.

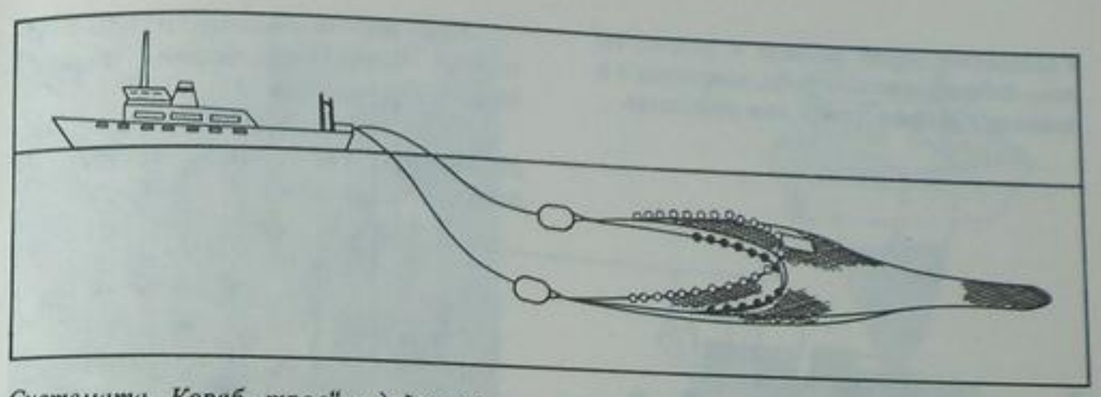
И наистина, товарът не е малък.

Ето че корабът намалява хода, лебедката заскърцва, въжетата се намотават на барабана. Показва се... огромна торба — трал. Той изпълзява на палубата. Натъпканият с риба край на торбата увисва във въздуха, вдигнат от стрелата.

Сега ще развържат края. От разтворената му паст се излива разноцветен поток риба: червеникави костури, сини летящи риби, сребърни сардини...

Над кораба се вее трицветен флаг. Това са български риболовци, които ловуват в далечния океан.

Ние срещнахме траулер.



Системата „Кораб - трал" в действие

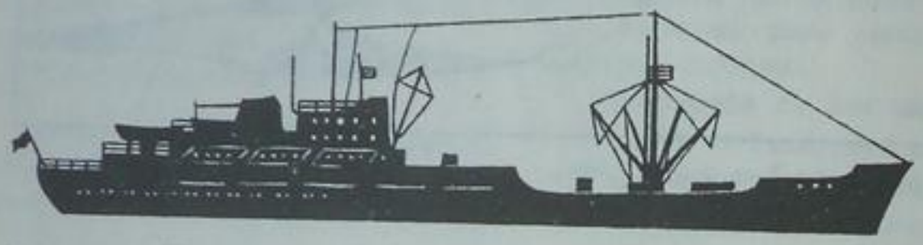
Океански риболовен траулер

Пълният трал е вече на палубата

Хладилният кораб обикаля в района на лова, събира уловената риба, замразява я и потегля с рибния товар към родината.

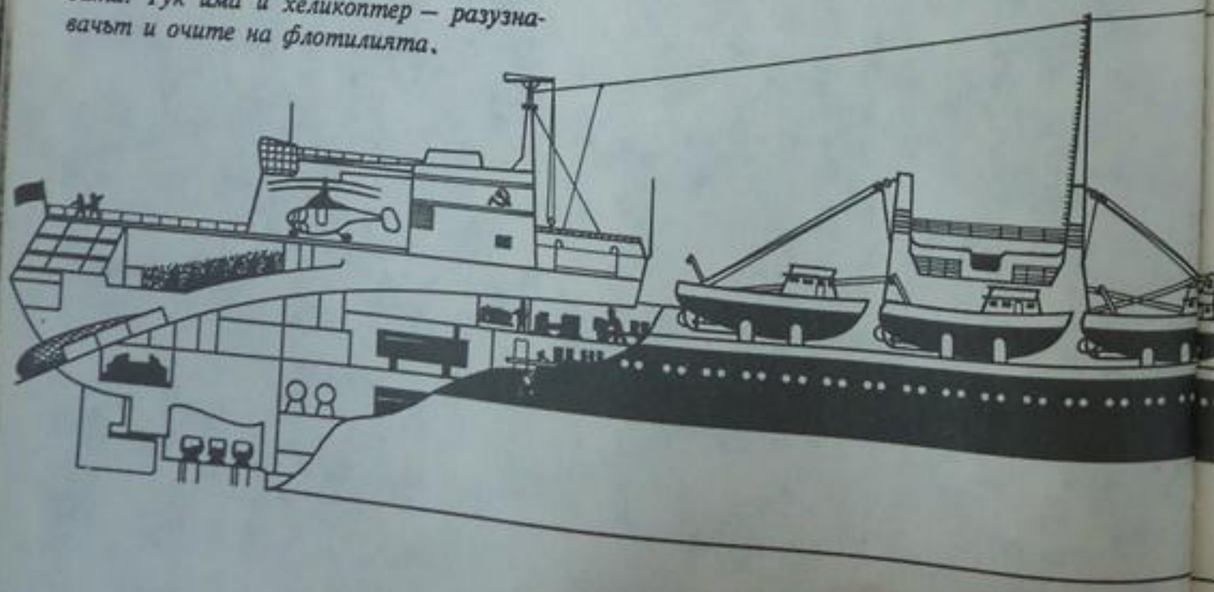
Кой от моряците е най-главният? Военният моряк, търговският или рибарят?

Няма никакъв смисъл да се спори. Всички са еднакви. Трудът на всеки е необходим.

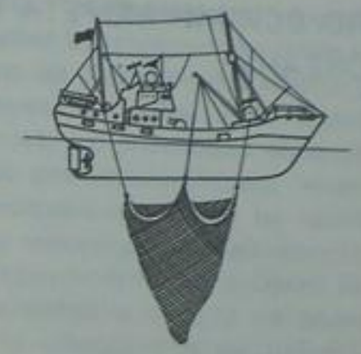


РК — Риболовен кораб

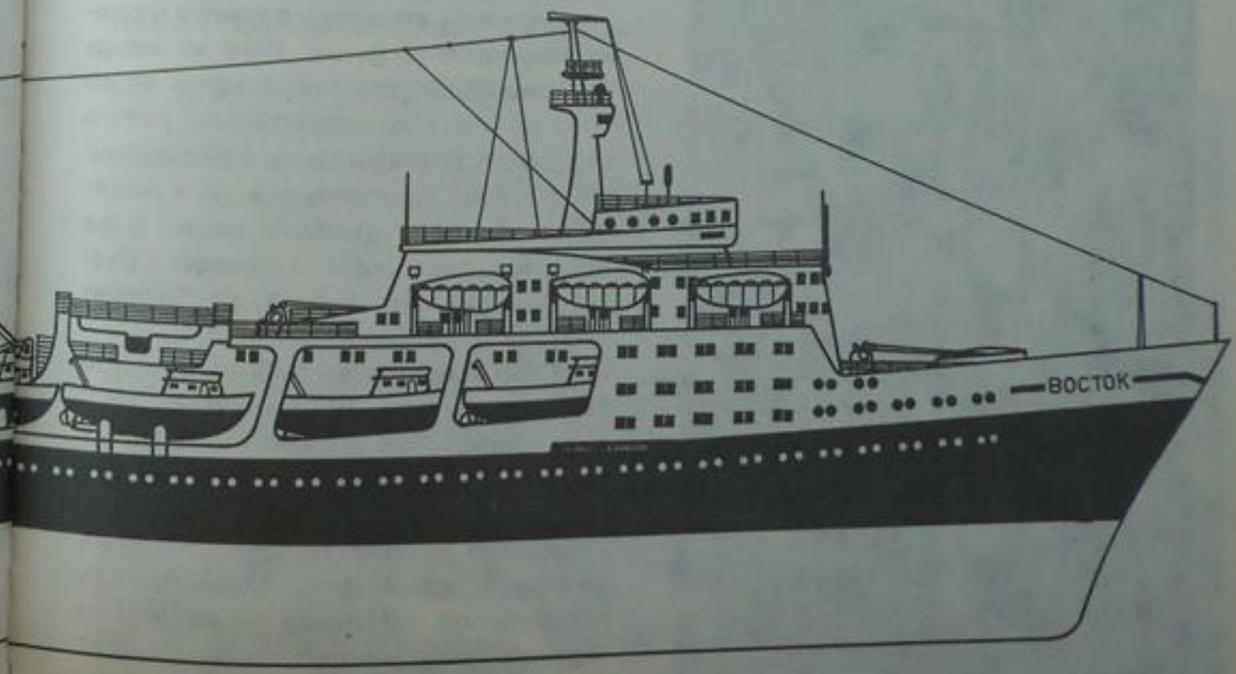
Плаващата база „Восток". Четирипалубен гигант. Неговата дължина е 224 метра, ширината — 28 метра, водоизместването — 43 000 тона. Към „Восток" има флотилия от четиринайсет риболовни кораба. Сега те са на палубата. Тук има и хеликоптер — разузнавачът и очите на флотилията.



Обработка на богатия улов



Риболов с бордова ловушка



ПО ВСИЧКИ МОРЕТА И ОКЕАНИ

Българските океански траулери риболуват на хиляди морски мили от Родината

— Помниш ли, барба, как щяхме да потънем с „Бенковски" пред Кранево и как се беше разлютило тогава морето? Пък и какъв ли преход правехме: Варна — Калиакра и обратно. Нищо работа!

— Ха, нямаше да учудим никого! Та нали тази гемия беше вдигана веднъж от морското дъно. Ами помниш ли как се добрахме от Босфора до Созопол с „РК—6" през онази декемврийска буря? Почти всички стъкла на рулевата бяха изпочупени и вълните плискаха направо върху щурвала. Корабите бяха дървени, а моряците — железни!

— Друго е сега на океанските траулери — автоматика, електроника, радиолокация — свят да ти се завие! Плавай по всички морета и океани!

Спомени, спомени, с които е пълна моряшката душа. Има ли нещо по- омайващо от тази, като че ли дъхаща на сол атмосфера, която създават разказите на отколешните рибари. Те тръгнаха да покоряват морето с дървени мауни и за една нощ преминаваха на гребла разстоянието от Емине до Маслен нос!

След народната победа същите хора се качиха на първите „РК"-та — риболовни кораби — и се втурнаха в откритите райони на морето. Разликата беше огромна: стабилен корпус, мощен двигател, подемни механизми, възможности за риболов по избор — за калкан, трицона и други с трал, за паламуд, сафрид, скумрия — с гъргър. Една част от тези ветерани още са в строя. После се появиха риболовните сейнери с увеличен метален корпус, подобрена механизация, радиолокационна апаратура и първият от тях заслужено получи името „Пионер". Но всички те — и пионери, и ветерани — бяха предназначени за риболов само в Черно море. А само с тях не можеше да се задоволят нуждите на страната от риба — нашето море не е от най-щедрите!

Тогава беше създаден български траулерен флот за риболов в океански води. Тръгна първият — „Феникс" — и след него се заредиха „Албатрос", „Буревестник", „Пеликан"... По-късно потеглиха и транспортно-хладилните кораби, които превозват уловената риба до родината. Преломът беше извършен!

Помогнаха съветските хора.

Отдавна българинът не стои на опашката на световната листа за потребление на риба. Днес България разполага с риболовни океански траулери от няколко типа, които имат неограничен район на плаване, пълна механизация и автоматизация, възможности за риболов във всички морета и океани на планетата. На обширните им работни палуби се използват тралове с различна конструкция, а уловената риба се обработва и замразява при най-модерни технически условия. Мостикът е обзаведен с хидроакустична апаратура, която открива рибните струпвания.

С океанските траулери тръгнаха и някои от старите черноморски рибари.

Океанът ги посрещна като свои.

БУТИЛКОВА ПОЩА

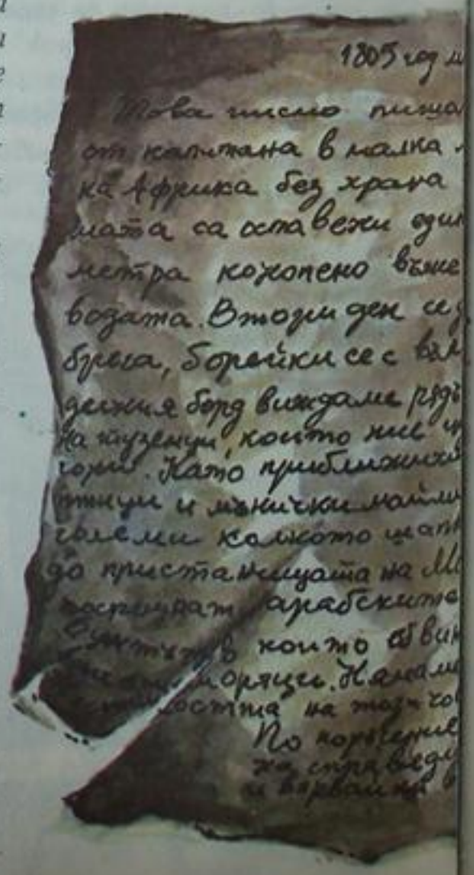
Следващото писмо, което извадихме от една бутилка, не беше много добре запазено. То беше написано на английски. Като го преписахме, спазвайки стила и реда на думите, седнахме край масата на каюткомпанията и започнахме да го разчитаме с помощта на речниците и картата.

„1805 год., май 13. Индийски океан.

Това писмо пишат шест души, свалени от капитана в малка лодка край източния бряг на Африка без храна, вода и оръжие. За шестимата са оставени един нож, две гребла, три метра конопено въже и кофа, за да изчерпваме водата. Втори ден се движим на север покрай брега, борейки се с вълните и теченията. Откъм десния борд виждаме рядък пушек — знак за присъствието на туземци, които ние избягваме. Вчера започнаха гори. Като приближихме брега, видяхме тропически птици и мънички маймунки. Летят пеперуди, големи колкото шапка. Мислим да достигнем до пристанищата на Мозамбик, където ще ни посрещнат арабските заселници.

Бунта, в който ни обвини капитанът, вдигнаха всички моряци. Нямаме думи, за да опишем жестокостта на този човек. Да ни помага бог!

По поръчение на моряците, уповавайки се на справедливостта на съдбата и вярвайки в чудо, способно да ни спаси.“

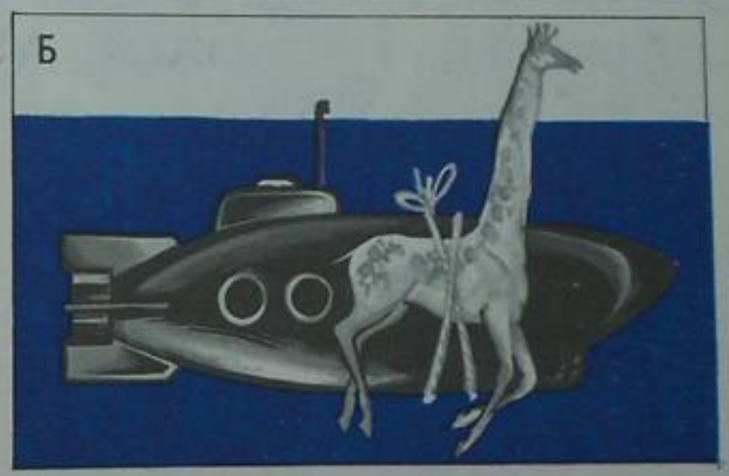


— Но нима капитанът ги е излъгал! — възкликна един от слушателите.

— Уви! — съгласи се с него втори. — Бедните, вероятно са загинали. Те не са могли да стигнат пристанищата на Мозамбик, тъй като са ги свалили край брековете на остров...

Наистина ли капитанът е извършил нова жестокост и е свалил моряците не край брековете на Африка? Кой остров имат пред вид хората, прочели това писмо?

ЗАГАДЪЧНИТЕ РИСУНКИ



Художникът плавал на кораби, на които се налагало да превозват животни. Той направил три рисунки. Двете от тях са измислени, а третата е почти истинска.
Посочете я.

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. Кои страни имат най-големите риболовни флотилии?

2. В кое полукълбо — Северното или Южното — се намира остров Цейлон?

3. Защо обратният път на Васко да Г'ама е продължил толкова дълго?

4. Защо на рибите, извадени от големи дълбочини, коремите са издути, а очите са изпъкнали?

5. Коя от промишлените риби с желание отива към светлината и я ловят с бордова ловушка?

6. Кой е първият български кораб, стигнал до индийско пристанище?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „ЖЪЛТО МОРЕ“

ЗАГАДЪЧНИТЕ РИСУНКИ

1. Горната риба е глътнала долната.

2. Истинската риба е под буквата „В“. Това е остроносата акула. На дължина достига до четири метра. Уловена е в японски води.

ВИКТОРИНАТА

1. Има пристанища, които поради издигането на сушата или наносите на реките „отстъпват“ в континента. По-точно морето се отдалечава от тях.

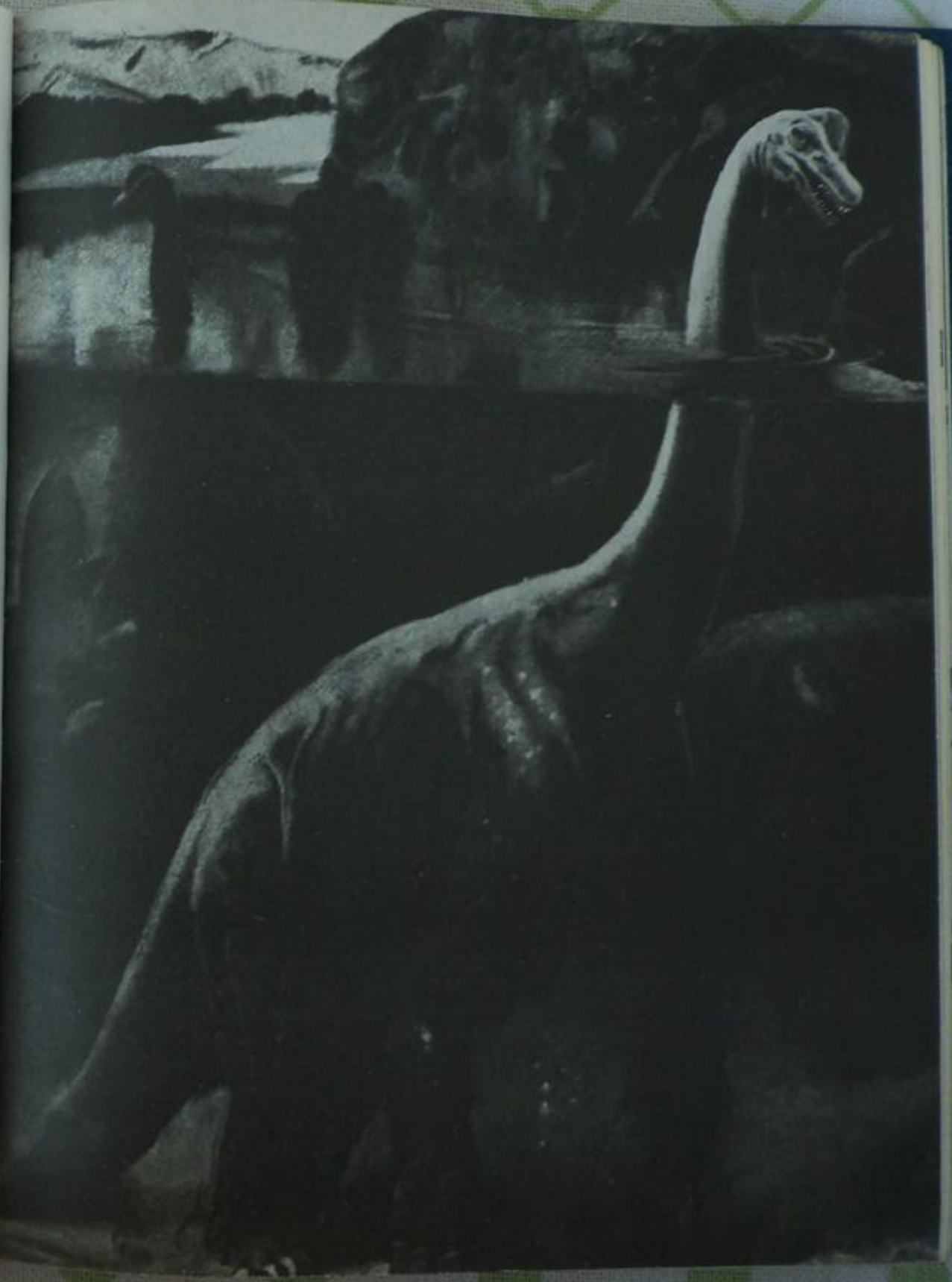
2. Казват, че може. Рибите-таралежи могат да се надуват като топка. Японските деца ги сушат и играят с тях.

3. Комините на някои кораби може да се въртят в зависимост от посоката на вятъра, за да предпазват палубата от излизащите от тях сажди.

4. Мачтите са неподвижни.

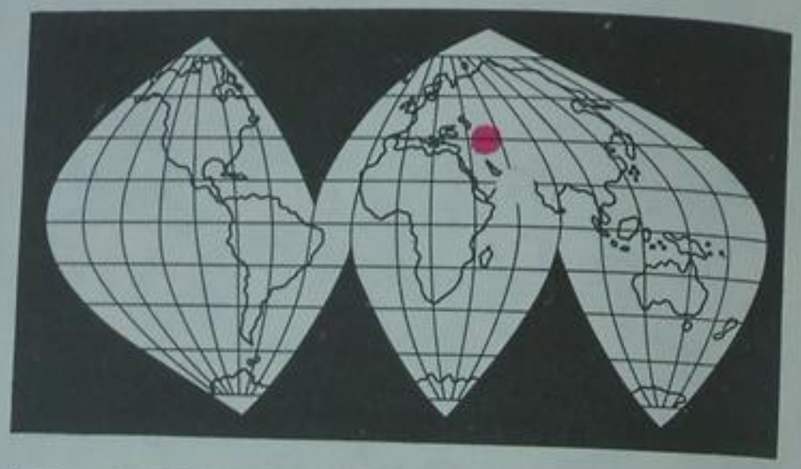
5. Жълто море. Това е каналът, който минава край цялото крайбрежие от река Вейхъ до река Яндзъ.

6. В морските клубове се провеждат курсове по различни видове морски спортове и се изучава морското дело.



КАСПИЙ СКО - МОРЕ

Морето с нефтените петна



ЛОЦИЯ. Каспийско море е разположено в центъра на Евразийския континент и няма естествена връзка с другите морета и океани. Намира се в дълбока низина. Нивото на морето е с почти 30 метра по-ниско от нивото на океана.

Най-голямата дълбочина е 980 метра.

Тук има много малко острови. Най-големият залив е Карабогаз Гол.

Най-големи пристанища: Баку, Махачкала, Красноводск /СССР/.

Каспийско море е откъснато от Световния океан.

Но в него все пак може да попадне кораб. Има изкуствен воден път към Каспийско море. Волго-Донският канал води до долното течение на Волга. За това трябва само да се преплава от Индийския океан до Черно море.

А може да се остави корабът за няколко дни и самолетът ще ни пренесе от крайбрежието на Персийския залив в Баку.

Своеобразно и неприличащо на другите морета е Каспийско море. То лежи в падината между сините разклонения на Кавказките планини и жълтите пясъци на Каракум. Удивителна е историята на неговите първи изследователи. Поучително тук е началото на мореплаването.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

В отделните си части Каспийско море е твърде различно.

Западен бряг. Апшеронски полуостров. Баку. Над потопените, покрити с оранжеви храсти на водорасли камъни плават нефтени петна, които блестят с цветовете на дъгата. Целият залив е покрит с мазут. Като духне свирепият северен вятър, петната се проточват подобно на кафяви пътечки. Вятърът духа, къса на части

кафявите полета, гони отвъд хоризонта блестящата нефтена ципа. В морето лети пясък, летят малки камъчета, на островчетата острата суха трева послушно се притиска към земята.

На срещуположната страна на морето е заливът Карабогаз Гол. Жълти и червени пясъци. Димящата чаша на залива. Тук е пустинно и безжизнено. Заливът е опасан с бялата лента на изхвърлената на брега сол. В залива не живее нито една риба. По солеността на своите води Карабогаз Гол не отстъпва дори на Мъртво море. Над крайбрежието пламти жарко слънце и багри в розово безводната пустиня.

Юг, бреговете на Иран. Зелената стена на планините се издига направо от водата. Вечна зеленина покрива склоновете. Пустри селища са се долепили в подножието на планината. През лятото в тези места водата е зелена, гъста, нагрята до самото дъно.

И на края — север. Два дни плаване и прозрачната морска вода помътнява. Пред очите ни тя става бледа, след това — гъстожълта и на края — кафява.

Тук Волга багри морето с цвета на своите води. Могъщата река опреснява и пожълтява морето. Тя го заселва със своите риби, променя времето, определя кръговрата на теченията. Северното Каспийско море — това е Волга, това са плитките, обрасли с водорасли заливи, това са рибите и тюлените. През зимата — това е ледът, който иранският бряг не познава.

ЛОЦИЯ. Каспийско море всъщност представлява голямо солено езеро. В него няма приливи. От необикновено силното изпарение на водите в Карабогаз Гол през последните години нивото на цялото море непрекъснато се понижава. Това особено силно се чувствува в плитководната северна част на морето: там изчезват цели заливи, островите се съединяват със сушата и даже бреговата линия се нанася на картите приблизително с пунктирна линия.

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

АЛЕКСАНДЪР БЕКОВИЧ-ЧЕРКАСКИ

Необикновена история е свързана с изучаването на Каспийско море и с първите плавания на руските изследователи по него.

„... Пред шатрата на хивинския хан изведоха господаря княза Черкаски, свалиха му дрехите, оставиха го само по риза и прав го съсякоха със саби и му отсякоха главата..."

Така описва гибелта на Александър Бековичч-Черкаски неговият водач Ходжа Нефез, останал по щастлива случайност жив.

Били първите години на XVIII век. Вятърът на големите промени свирел над блатистия Петербург. Младият цар бързал. Петър I водел война с шведите, полагал основите на заводи в Урал, изпращал търговци да търгуват в Холандия и Англия.

Един майски ден на 1714 година Петър подписал указ: княз Черкаски да се отправи на плаване в Каспийско море, да изследва и да нанесе на картата неизвестния му източен бряг, да намери старото корито на реката Амударя и да построи крепост на това място.

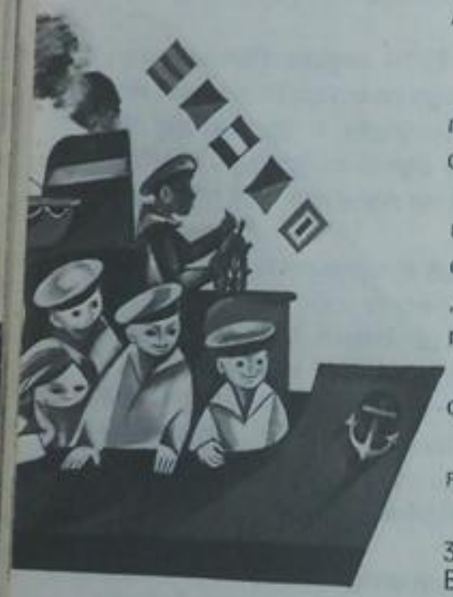
Царят бил нетърпелив и прозорлив. Зад червеножълтите каспийски брегове той виждал белите градове на Индия. Към Индия бил необходим воден път. „Ако се върне Амударя в старото корито от Аралско море в Каспийско море, ще може да се плава чак до Хива и Бухара. А там, зад планините, само да протегнеш ръка, е Индия" — мислел царят. На младата държава била необходима търговия.

Русия излязла на моретата...

Три пъти се отправял на път Черкаски. Той изследвал Каспийско море, съставил първата карта за него, намерил старото устие на реката, основал не една, а няколко крепости.

При последната си експедиция към Хива той отплавал от Астрахан.

С него плавал отряд войници, търговци със стоки. Черкаски бил изпратен от семейството си — съпругата и децата. Като се простили с пъ-



тешествениците в морето, те се качили в малък ветроходен бark и се върнали към Астрахан.

Не успели корабите на експедицията да се скрият зад хоризонта, когато ураганен вятър обърнал барка. Семейството на Черкаски загинало. Трагичната вест догонила княза в Гурево.

Тъй тежко започнал този изключително смел поход. По безводните нажежени пясъци към Хива се влачел двехилядният отряд на Черкаски.

Изплашени от трудностите, страхувайки се от неизвестността, почти всички водачи избягали. Враждебните хивинци два пъти нападали лагера. Третия път те сключили мир. Хивинският хан склонил Черкаски да раздели отряда, а самия него примамил при себе си в лагера.

Отрядът на Черкаски загинал.

Оцелели само четирима, в това число и тюркменът-водач, които се добрали до Русия и съобщили за съдбата на тази дръзка експедиция.

От третото и най-забележително пътешествие на Александър Бекович-Черкаски до нас е стигнал само разказът за трагичната му гибел: „... и пред шатрата на хивинския хан изведоха от палатката господаря княза..."

От първата, тиха и благополучна експедиция останала карта.

През 1717 година, когато бил в Париж, Петър I я показал на френските географи.

Географите били поразени: в Европа не познавали такава подробна карта на Каспийско море. Възхитени, те избрали Петър за член на Парижката академия на науките.

Историята е капризна. В родината бързо забравили картата на Черкаски. Завистниците на загиналия княз уверявали Петър, че снимката на бреговете на Каспийско море била направена недобросъвестно. Картата на Черкаски била сменена от нови карти. На тях източният бряг на Каспийско море никак не приличал на този, който някога начертал изследователят.

Картата на Черкаски, 1715 година

И все пак историята е привърженица на истината. Минали двеста и петдесет години и в архивите било намерено копие на „парижката" карта. Когато ги сравнили с картите от наши дни, оказало се, че източният бряг на Каспийско море, за който някога се спорело, е изобразен точно и добросъвестно от Черкаски.

Тази карта останала през вековете.

КАК СЕ ОТКРИВАТ БРЕГОВЕТЕ

Когато за пръв път приближаваш към бряг, винаги се вълнуваш — какъв ще се покаже той?

През 1942 година ми се наложи да плавам три месеца в Каспийско море.

Западно от устието на Волга плавахме с лодка към калмицкия бряг. Движехме се през нощта. Насрещният вятър ни задържаше и ние се придвижвахме в тъмнина. На носа на лодката стоеше моряк и през цялото време се вглеждаше в далечината.

— Трябва да има бряг! — каза старшината.

Погледнах часовника си. Трябва да има бряг.

Бряг нямаше. Светлата линия на хоризонта ни обикаляше като кръг. Моряците едва движеха греблата.

И в този момент лодката ни се удари в пясъка. Морякът на носа едва не падна.

Измерихме дълбочината с гребло. Под кърмата нямаше и метър.

Измъкнахме лодката на плиткото и зачакахме зората. Когато аленото плоско слънце се появи, пред себе си видяхме брега: ниски пясъчни ивици, които едва-едва се показваха над водата, се бяха разтегнали до самия хоризонт.

След няколко седмици нашият учебен кораб се прехвърли в южната част на морето. Държахме курс на юг, към пристанище Пехлеви. Сутринта излязох на палубата. Във въздуха, право пред кораба, като бял паяк, без да докосва водата, висеше снежният връх на планината.

— Брегът! — казах аз. — След няколко часа ще сме на котва.

Щурманът поклати глава.

— Ще пристигнем привечер — каза той и се прибра в рубката.

Вгледах се. Планината не се виждаше, а само снежната ѝ шапка като престо облаче висеше във въздуха над морето.

Следобед небесната синева под шапката се уплътни и обрисува тялото на планината. След това иззад хоризонта се издигнаха и други върхове. Брегът зазеленя, потъмня. Слънцето клонеше към залез.

Щурманът излезе от рубката.

— Планина Демовенд! — каза той, посочи с молив към снежните грамади и се надвеси над пеленгатора, за да си избере ясен створ за заставане на котва.

ЛОЦИЯ. В Каспийско море, което няма излаз към океана, течението образуват два големи кръговрата: в северната част на морето — обратно на часовниковата стрелка, а в южната — по часовниковата стрелка.

Цветът на каспийските води в южната и средната част на морето е зеленикав, зеленикавосин.

Силните ветрове са характерни само за някои райони на морето.

РОЗА НА ВЕТРОВЕТЕ

Винаги ми е харесвал изразът „роза на ветровете". Добре си представях тази „роза": това е такова място на земята, където изведнъж от всички страни духат ветрове — северен, западен, източен, южен...

И ето аз съм курсант в Морското училище, седя на чина и внимателно слушам преподавателя.

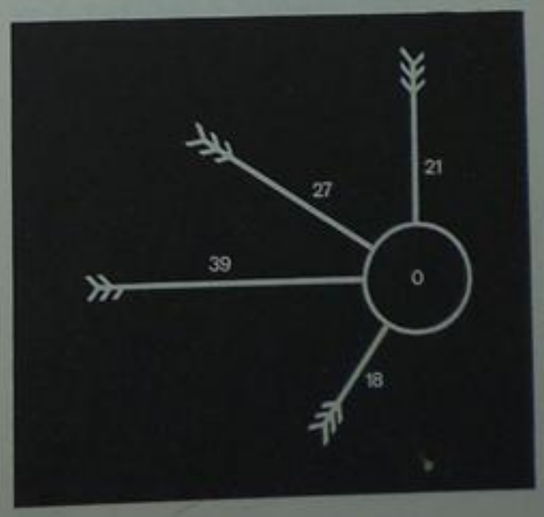
— А сега ще ви покажа розата на ветровете — казва той.

Разгъва на масата карта и като се приближихме, виждаме, че това е картата на Каспийско море. На нея около всяко пристанище са нарисувани паячета. Тънките краче-та са протегнати на всички страни. И всяко краче има различна дължина.

— Това е розата на ветровете на град Баку — казва преподавателят и докосва с острието на молива едно паяче. — Виждате ли как преобладават северните ветрове? А това е розата на ветровете на остров Кергелен в Индийския океан.

Гледам многокракото зане и започвам да разбирам. Най-дългото краче при Кергелен е откъм запад. Колкото по-често духат тук западни ветрове, толкова по-дълга е стреличката, летяща от запад. Ето каква била „розата на ветровете"!

Място на земята, откъдето едновременно от всички посоки да духа вятър, уви, няма.



Интересно изглеждат на картата розите на ветровете в местата, разположени в ивицата на „ревящите четиридесетградусови ширини". На всички най-дълга е стрелата, идваща от запад, а в кръгчето в средата е написана нула. Кръгчето е нарисувано, за да се поставя в него цифрата, която показва броя на безветрените дни (в проценти).

ВЯТЪР И ТЕЧЕНИЕ

Като курсант дълго не можех да запомня накъде духа вятърът и накъде отива течението.

— Ако е написано „северен вятър", следователно той духа от север — внушаваха ми в училището. — А ако е написано „южно течение", означава, че отива на юг. Белди?

„Белди" на азербайджански означава „разбрах".

Но кой знае защо все не успявах да разбера.

— Вятърът духа в компаса, а течението излиза от компаса — започнаха да ми обясняват по друг начин.

— В компаса... от компаса... в компаса... от компаса — безкрай бърборех аз и се разхождах от ъгъл до ъгъл.

На края излязохме на учебно плаване.

През един летен августовски ден застъпих на вахта. Повериха ми да водя малък учебен катер.

Екипаж — трима души.

— Ако объркаш вятъра и течението — ето! — каза ми старшината и ми показа здравия си космат юмрук. — Ако забиеш катера на плитчината, ще те изгоня! Запомни: днес вятърът е северен, а течението е постоянно, източно.

Плахо приближих до брезентовото ограждение на мостика и погледнах извън борда.

Духаше свеж вятър. Той идваше откъм брега, сух, северен, с лек мирис на нефт. На брега бяха кулите.

Под борда на катера се измъкваше и отминаваше на изток зеленикава струя вода.

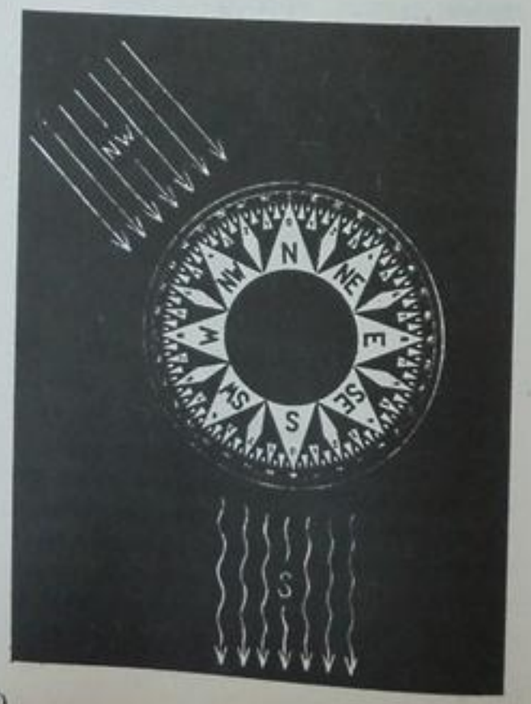
До мен на високата си поставка беше компасът. Погледнах неговия разграфен кръг.

Всичко е нормално: вятърът е северен, течението е на изток.

— Какво има тук да се объркa! — казах на старшината. — Вятърът — в компаса, течението — от компаса. Белди!

Всичко беше толкова просто и не ми е ясно защо не съм го запомнил в класната стая.

Вятърът в компаса, течението от компаса...



МОРСКА ПРАКТИКА

Каспийско море за мен е началото на истинското плаване.

Последния курс на Морското училище завършихме в Баку. Беше втората година от войната и учехме по дванайсет часа в денонощието, ядяхме черен хляб и царевица, а вместо захар гризяхме докараните от Иран фурми. Тази страна току-що беше прекръстена и по навик я наричахме Персия.

Най-много от занятията ми дотягаше морската практика. Занятията водеше един старик, който по наше мнение нямаше и средно образование.

— За да задържите влекалното въже за лодката, трябва да го прехвърлите през предната банка и подпъхнете... — бавно диктуваше той.

„Трябва" — да умреш от смях!

Кипяхме от злоба. На нас, разкрили тайните на висшата математика, знаещи дълбоките причини за хитроумните грешки на жирокомпаса, ни се струваше издевателство да пишем: „Варелите с масло се вдигат на борда с помощта на въжета и макари."

— Въжетата биват манилови, конопени и стоманени. За да се изравни въжето в макарите, трябва да се вземе дървен чук...

Такъв беше поредният урок по морска практика.

Изминаха два месеца.

Плавахме из Каспийско море на моторни катери. Вместо имена те имаха номера.

Нашият „шестнайсети" плаваше край остров Наргин. Беше време за почистване. Миехме палубата.

Старшината се измъкна от рубката, забеляза ме, извади от сандъка брезентова кофа със завързано за нея въже.

— Извади вода! — извика той.

Приближих до борда. Водата стремително се носеше от носа към кърмата. Катерът се движеше с пълен ход. Хвърлих кофата във водата и тутакси се понесох по палубата, увлечен от въжето. Въжето сякаш стана желязно, вряза се в дланта ми и със страшна сила ме мъкнеше към кърмата. „Сега ще изхвръкна зад борда!" — помислих си и изведнъж в последния момент кофата се измъкна на повърхността, направи няколко скока във въздуха и като изплиска водата, се покори. Когато я извадих, в нея нямаше повече от една чаша вода.

Огледах се — старшината нищо не беше видял. Незабелязано се прехвърлих на другия борд, смъкнах се набързо в каютата, измъкнах от дървеното сандъче тетрадката по морска практика и трескаво я запрелиствах.

Аха, ето го! Записано е на предпоследната страница: „За да се извади вода, когато корабът е на ход, трябва да се хвърли кофата по посока на движението и в момента, когато тя, пълна, се изравни с теб, рязко издърпваш отпуснатото въже."

Излязох на палубата, отидох на борда, където командуваше старшината, и без да бързам, с вид на много опитен в тези работи, метнах кофата, внимателно обрах слабината на въжето и чаках, докато кофата се изравни с мен.

Морската практика ни учи:

как да връзваме възли,

как да плаваме с лодката на гребла и под ветрила,

как да вадим при пълен ход кофа с вода,

как да изплетем от стари въжета рогозка,

как да не се сблъскаме с насрещен кораб в морето,

как при среща да поздравим чуждестранен кораб,

как да измъкнем заседналия на плитчината кораб,

как да подаваме сигнали в мъгла

и още много, много други неща.

УПОРИТИЯТ ВЪЗЕЛ

Да завържеш възел е проста работа.

А има хора, за които завързването на добър възел е по-важно от всичко на света.

Това са моряците.

Това се случи в Баку. В града, където има море и много ветрове. Само че морето не е като море, а вода — наполовина с нефт и вятърът не е като вятър, а летящ пясък с камъчета.

Затова и хората там са яки — изпечени, резки.

В Баку на една баржа служеше моряк, наречен Хюсеин.

С баржата караха нефт.

Случвало се е да я пълнят и до самата гърловина. Влекачът пристига.

— Хващай!

В баржата пада дебелото въже с ухо на края.

Хюсеин го хваща и го помъква към желязната бъчвичка — кнехт.

Надене го на кнехта, стегне въжето...

— Давай!

Запъхти влекачът, заклокочи с винта си и помъкне баржата вън от пристанището...

Хюсеин знаеше много възли.

Имаше послушни възли: преметне, дръпне и — готово.

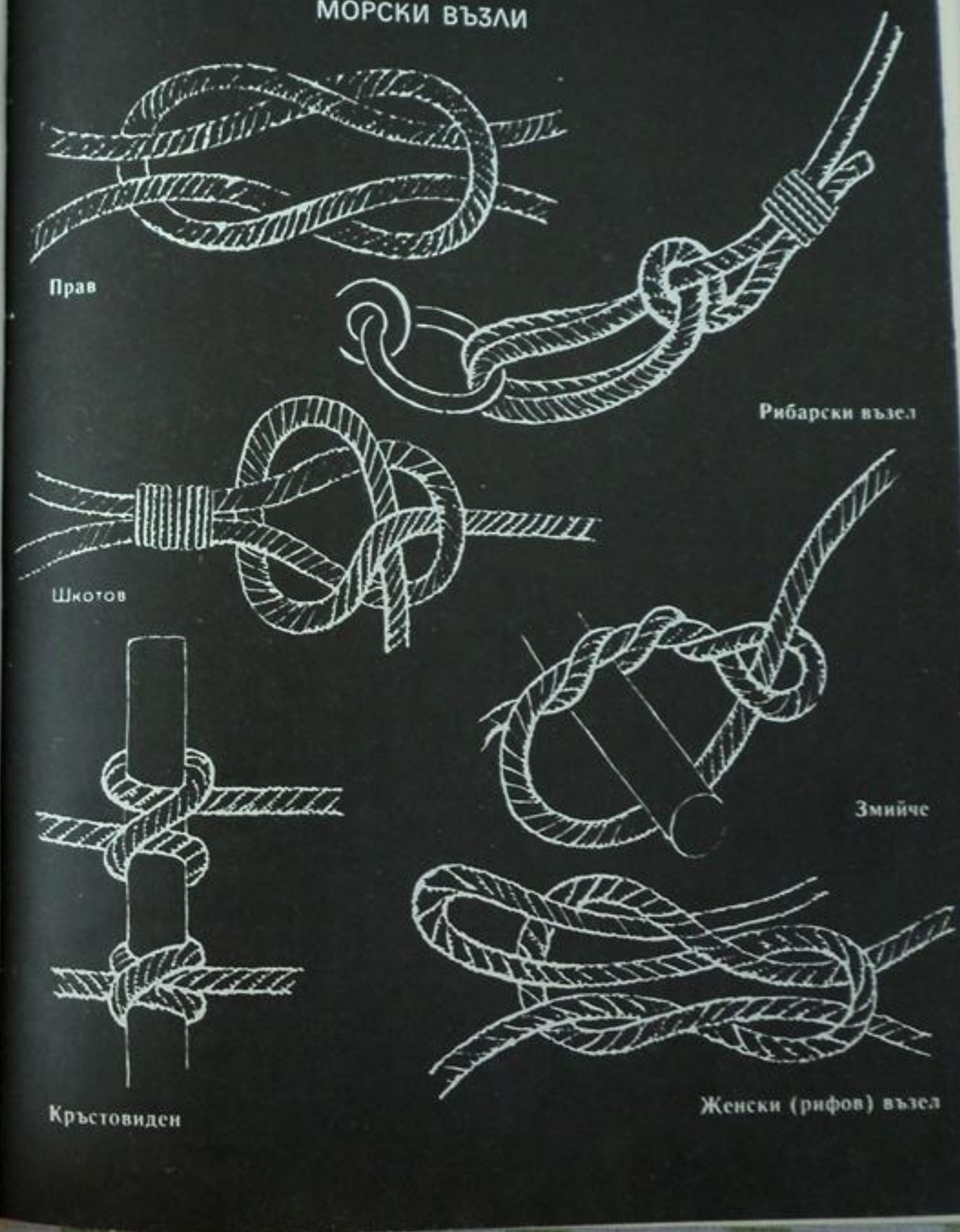
Имаше упорити възли: ще се поизпотиш, докато ги направиш.

Имаше и хитри възли: една година да се мъчиш, пак няма да ги развържеш.

Но имаше един, най-добрият, който Хюсеин, кой знае защо, връзваше много рядко.

Една ноемврийска вечер Хюсеин вървеше по улицата, когато видя, че в прозорците, обърнати към пристанището, се появиха отражения на огнени зъбчета. Те ставаха все по-големи и по-големи, докато на края по всички стъкла затанцуваха мълчаливи червени човечета.

МОРСКИ ВЪЗЛИ



В пристанището започваше пожар.

Когато Хюсеин изтича там, на кея беше светло като ден.

Гореше баржа с нефт. Не Хюсеиновата, а съседната.

Огънят излизаше от нея като от огромен примус.

Пожарникарите нищо не можеха да направят.

Бордовете на корабите, които стояха редом, започнаха да димят.

— Трябва да се махне, трябва да се махне! — викаха хората. — Сега ще избухне!

Приближи голям изгърбен влекач. От него на баржата хвърлиха въже.

Сега предстоеше най-важното — да се завърже.

Двама смелчаци скочиха на баржата. Като се задъхваха от дима, те надянаха силно обтегнатото пружиниращо въже на кнехта и бързо скочиха на брега.

Влекачът опъна. Ухото на края се скъса и въжето като змия се изниза от кнехта.

Тогава отидоха трима да го закрепят.

Хората мълчаливо ги следяха.

Въжето е готов. Влекачът дръпна и въжето се измъкна и плъсна във водата.

Повече желаещи не се намериха.

И тогава някой изля отгоре си кофа с вода и изтича по сходнята на баржата.

От него веднага почна да се вдига пара.

Човекът в движение хвана хвърленото мокро въже и като клекна, започна да го завързва на кнехта.

От горещината куртката му изсъхна и се изду като мехур. Премятане... още едно премятане... още малко понатегнато...

— Готово!

Като махна с ръка, той се хвърли назад към сходнята, но преди да я достигне, падна.

Изнесоха го обгорен на брега.

Това беше Хюсеин.

Влекачът опъна въжето и баржата започна бавно да обръща носа си към морето.

Ето че кърмата ѝ закачи кея — тряс! — въжето потрепера и падна във водата.

Нима въжелът не издържа?

Не! Въжето се измъкна от водата и отново се опна като струна.

Осветявайки с червена светлина пристанището, баржата тръгна към изхода.

В морето отрязаха въжето от влекача.

Влекачът се беше отдалечил на помалко от 500 метра, когато баржата избухна... Жълта огнена гъба изникна над водата.

Когато всичко угасна, баржата вече я нямаше...

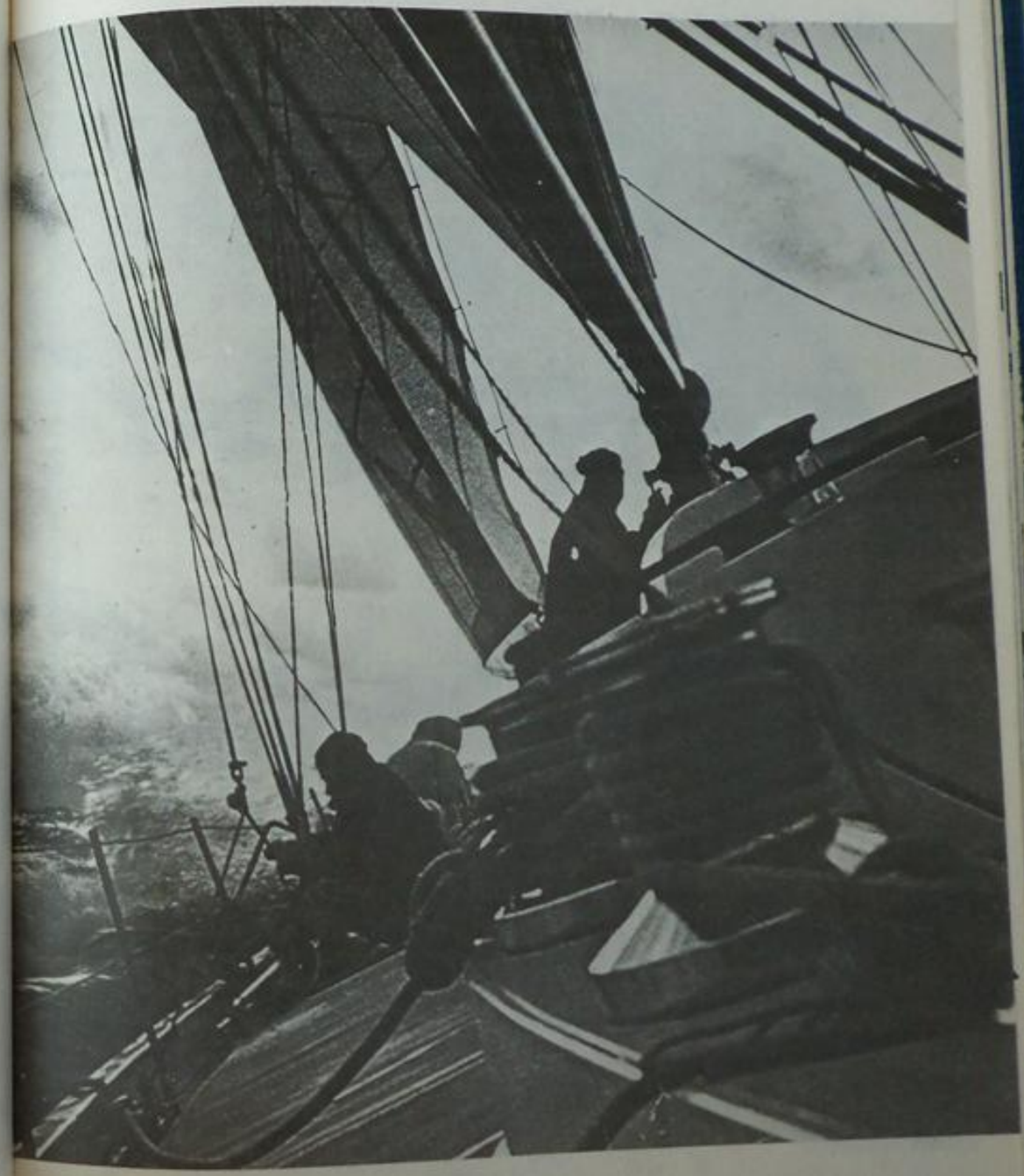
Хюсеин лежа цял месец в болницата.

Гърбът и гърдите му бяха покрити с мехури, а пръстите му бяха целите в рани.

Тежкото въже, когато го е завързвал, до кръв разранило ръцете му...

Ето какъв се оказа най-хубавият въжел на Хюсеин — здрав, безотказен.

Но това беше упорит въжел.



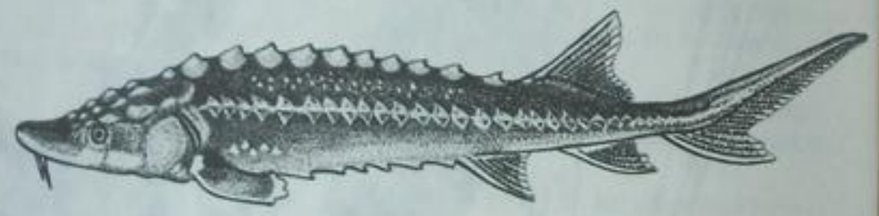
КОЙ ЖИВЕЕ В МОРЕТО

Животинският свят в Каспийско море не е много разнообразен, но са ценни всички риби. Тук живеят есетра, моруна, чига, бяла риба.

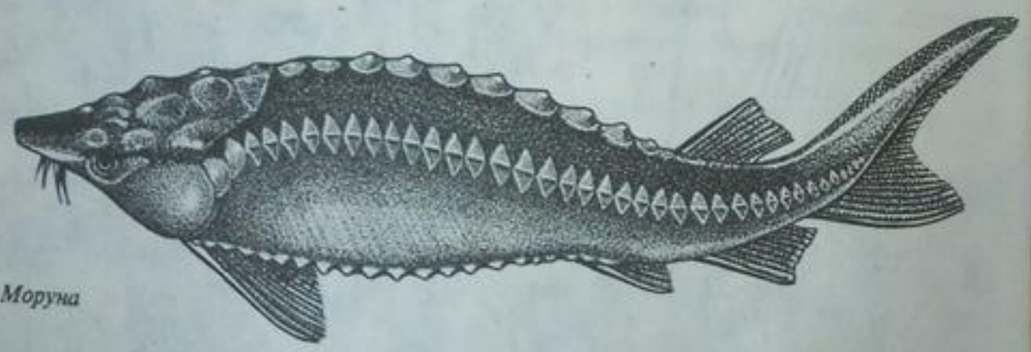
В северната част на морето живеят големи тюленови стада. Както и балтийският, местният тюлен също се е отлъчил от своите северни роднини. Той също бил откъснат от океана при издигането на сушата.

В устията на реките Волга и Кура живеят много птици, които се хранят с риба.

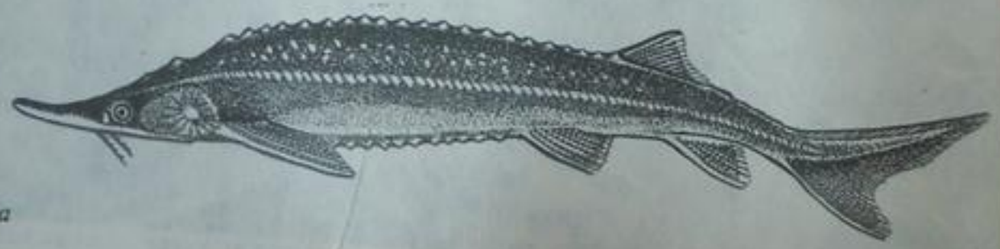
Тук може да се срещнат розови фламинго, добродушни торбоноси пеликани, ята от дълги като върлини чапли.



Есетра



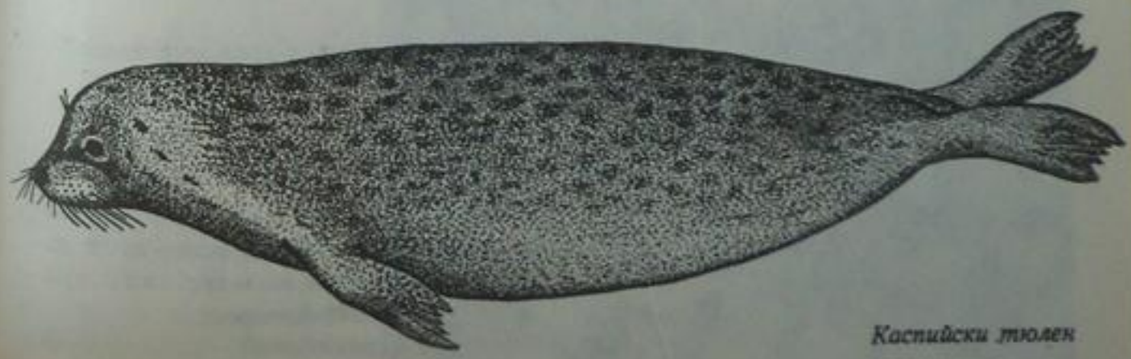
Моруна



Чига

Фламинго

Чапла



Каспийски тюлен

МОРСКИ ЕЗИК

КОЙ ПЛУВА И КАКВО ПЛАВА?

Двама младежи стояха в крайбрежната кръчма и се хвалеха с морските си приключения. До тях един боцман, патил и препатил, мълчаливо ги слушаше и хитро се усмихваше.

– Та плувахме, значи, ние с 14 възла в час... – започна единият, но приятелят му неучтиво го прекъсна и захвана своя история:

– Акостираме в пристанището и аз веднага – на брега. А там, братко...

Тук старият боцман не издържа:

– Чакайте! Никакви моряци не сте били вие и на кораб сте пътували май само с билет. Запомнете:

Плуват рибите, плуват плувците, но моряците с корабите п л а в а т!

Скоростта на море се измерва с единицата за скорост „мили в час", което е равностойно на „възла". Ако един кораб се движи с 14 мили в час, това означава, че скоростта му е 14 възла. Не може да се каже „възла в час", както не може да се каже „автомобилът се движеше със скорост в час 80 километра в час".

Акостиране е дума, която моряците не употребяват. Те казват: „корабът з а с т а н а на кея" или „п р и с т а н а х м е на морска гара".

Моряците имат свой език и в него всяка дума е на мястото си. Но за да научиш морския език, трябва много да си плавал! Така е, момчета.

Младежите засрамено млъкнаха, изпиха набързо бирата си, сбогуваха се и си тръгнаха.

Старият боцман погледна след тях как се стараят да вървят разкрачено и да се полюшват като истински моряци, поклати глава и пак се усмихна.

РАЗГОВОРИ НА БАКА

– Толкова лошо ли завързах вчера лодката? Възел, след него – втори, най-отгоре – трети... А боцманът приближи и каза: „Женски възел!" Нима има и женски възли?

– Има. Това са възли, които може да развърже и най-слабата жена.

– Истина ли е, че в морската вода има злато?
– Истина е.
– А желязо?
– И желязо.
– А радий?
– И радий. Въобще морската вода съдържа цялата Менделеева таблица. И от водата може да се извличат всички елементи. Почакай, щом хората се оправят на земята и ще се заловят с морето.
– Дано по-бързо се оправят!

МОРСКИ ИСТОРИИ

– Моряци и нефтодобивници веднъж играли футбол. Топката минала край вратаря и – аут. Наложило се с водолаз да я донесат.

– Какъв водолаз?

– Обикновен. Играели в градчето на нефтодобивниците, сред морето, на Нефтените камъни. Къщите и кулите там стоят върху забити колове-пилоти, площадките са дървени. При аут топката отива в морето.

– Добре, а как топката е могла да потъне?

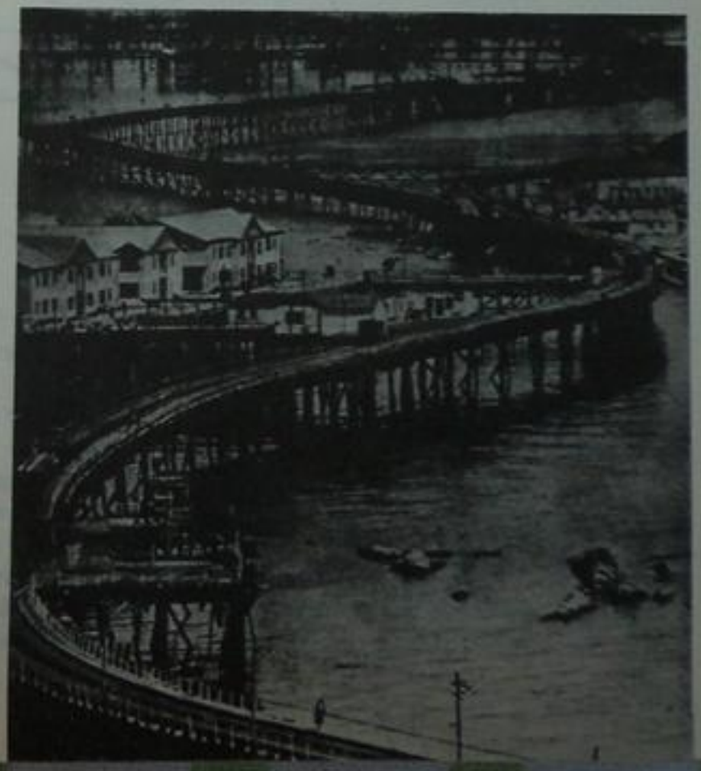
– Хм.. хм... Вярно, че не може...

– Да-а, а в Баку има един вятър – гледай да не те отнесе. Веднъж се случило следното. Работел в пристанището локомотив. Откачил вагоните и помъкнал със себе си през цялото пристанище само един. Изведнъж, неочаквано налетял северният вятър. Като духнал! Във въздуха – камъни, всичко наоколо се тресе. Налетял вятърът, вдигнал локомотива и го хвърлил в морето!

– Ау! И потънал ли?

– Не. Спасили го. Вятърът изгонил и водата от брега. Докато се върне, бързо-бързо наредили траверси, докарали релси, нова линия прекарали по брега. По нея машинистът изкарал локомотива. Тъкмо оправили всичко, вятърът стихнал. Водата се върнала на старото си място.

– Ама че вятър има в Баку!



Пътища в град на нефтодобивниците в Каспийско море

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

Ще извади ли морякът с кофата вода от морето?

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. Може ли да се отиде с влак от Баку в Красноводск?

2. Какви са пластовете сол на брега на Карабогаз Гол?

3. Защо едно от селищата на източния бряг на Каспийско море се нарича Форт Шевченко?

4. Кой морски възел не трябва да се затяга?

5. Какво наричат „визитна картичка на кораба“?

6. Какви институти в България сега се занимават с изучаването на морето и на морските ресурси?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „ИНДИЙСКИ ОКЕАН“

БУТИЛКОВАТА ПОЩА

Ако лодката се движи на север покрай източното крайбрежие на Африка, то брегът не може да бъде от дясната ѝ страна. По-вероятно е лодката да е плавала покрай западния бряг на Мадагаскар. Тогава малките маймунки на брега, за които пишат моряците, са лемури. Пеперудите с много големи размери също са характерни за този остров.

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

Най-близо до истината е долната рисунка /В/. Слоновете са добри плувци. Известни са случаи, когато са срещани слонове в морето далеч от брега.

ВИКТОРИНАТА

1. Съветският съюз, Перу, Япония.

2. В Северното.

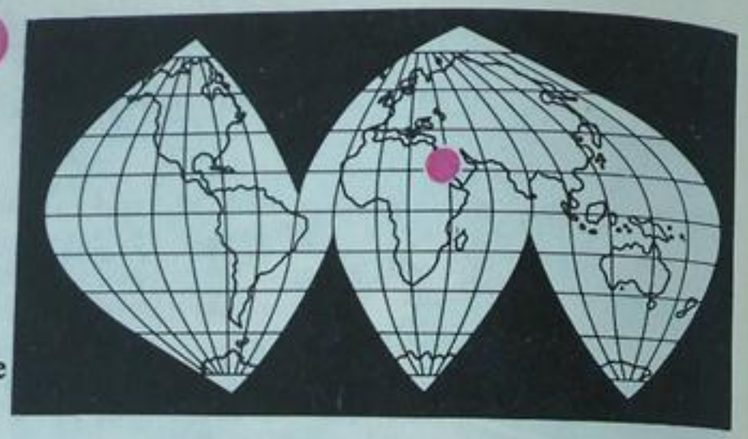
3. Пътят на корабите се намирал в областта на мусоните. Тяхното направление се мени веднъж на половин година. Вятърът, който бил попътен за Васко да Гама при движението му от бреговете на Африка към Индия, при обратния път затруднявал плаването.

4. От голямото налягане, което се е запазило в техните вътрешности.

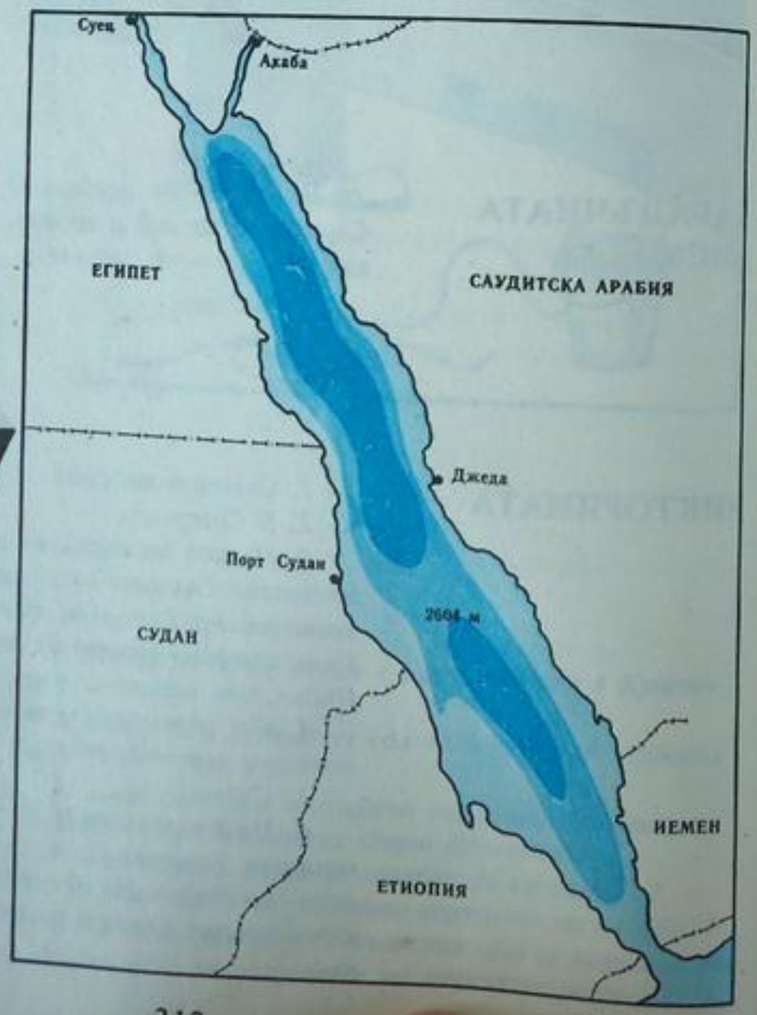
5. Сайра.

6. На 8 октомври 1952 година параход „Родина“ с капитан Димитър Цанев тръгва на първия далечен рейс—до Индия. На 10 ноември за пръв път български кораб хвърля котва в индийско пристанище — Читагонг.

ЧЕРВЕНО МОРЕ



Морето с нагорещените брегове



ЛОЦИЯ. Червено море се намира между бреговете на Арабския полуостров и африканските брегове. В дължина то е източено почти на 2000 километра. Най-голямата му ширина е 305 километра.

Чрез Суецкия канал се съединява със Средиземно море, а с Арабско — чрез Бабелмандебския проток.

Най-голямата дълбочина е 2604 метра. Пясъчните и скалистите брегове са опасани с рифове.

Пристанища: Суец/ Египет/, Ходейда /Йемен/, Порт Судан/Судан/.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

Когато плаваш по Червено море, запомняш само едно — горещината. Гладкият стръмен африкански бряг бавно пълзи зад илюминатора.

Никъде не се вижда дръвче. Долу, до самата вода, има бяла ивица. Това е коралов пясък.

Изгладен от вълните, избелен и изсушен, той святка като стъкло на слънцето.

Между пясъчния плаж и кораба се простира тъмна топла вода.

Облаци от риби се вият край континенталния склон. Спокойни синкави акули кръжат, съпровождани от ивичести лоцмани.

Казват, че там е прохладно.

На кораба не вярваш в това. Над мачтите неумолимо пламти слънцето. Палубата е нажежена. Капка вода, излята от чашата, се изпарява, преди да достигне палубата.

В каютите не може да се диша. Вентилаторите бучат, напъвайки се да раздвижат въздуха.

Приближаваш до хладилника — никелираната дръжка пари на пръстите. Пиеш вода, но веднага отново ожадняваш.

Живачното стълбче на термометъра от сутринта е на 40-те градуса. Стрелките на часовника са замрели. Сякаш времето е спряло.

Й Е ПЛАВАЛ ЕЗИ ВОДИ

Финикийски боен и търговски кораб

Още преди хиляди години в Червено море са плавали корабите на финикийците и на жителите на Египет.

За да търгуват с арабите и с индийците, египетските фараони решили да съединят Нил с Червено море. Те искали да плават от Средиземно море направо в Индийския океан.

Започнали да копаят канал през пустинята. Десетки хиляди полуголи роби с лопати ровели пясъка. Други хиляди с кошници отнасяли пясъка настрани. Слънцето изгаряло превитите гърбове. Костите на загиналите бележели трасето на канала.

Фараоните не успели да прокарат канала. След като завладял Египет, персийският цар Дарий решил да завърши делото. Отново хиляди роби под виковете на надзирателите и плясъка на бичовете понесли кошници с пясък. Човешките вериги били безкрайни. Извиващият се като змия канал все повече и повече приближавал морето.

В пустинята били поставени камъни с един и същи надпис:

„Говори цар Дарий: Аз, перс, от Персия, превзех Египет и наредих да се прокопае този канал от реката, наречена Нил, която тече в Египет, до морето, което започва от Персия. След това този канал беше прокопан така, както наредих аз, и корабите тръгнаха от Египет по канала към Персия, каквато беше и волята ми."

Но корабите не тръгнали към Персия.

Някой казал на Дарий, че равнището на водите в Средиземно и Червено море е различно. Че водите на Червено море, като се втурнат по канала, ще потопят Египет.

Дарий можел с едно движение на ръката си да изпрати към гибел една, две, три армии.

Той можел да хвърли на строителството на канала още стотици хиляди роби.

Но той не знаел различни или еднакви са равнищата на моретата.

Незнанието плаши.

Царят заповядал да спрат строителството на канала.

Само камъните с надписите продължавали да твърдят, че царската воля е всесилна...

Каналът бил достроен много години по-късно. Гърците, римляните, а след това и арабите плавали по него до Червено море.

Така било до времето, докато на един от халифите не му щукнала мисълта, че неговите врагове — византийците — могат да прекарат по канала своя флот от Средиземно море в океана.

И отново, както преди хиляди години, под виковете на надзирателите в пустинята се помъкнали върволици от роби. Робите носели на главите си кошници с пясък.

Засипвали канала.

Финикийски търговски кораб

ЛОЦИЯ. Поради обилното изпарение водата в морето е много солена – 41,5‰. Това е най-соленото море на земята. Климатът на брегoвете е сух. През лятото температурата на въздуха достига +47°, а водата в южната част на морето се нагрява до +35,5°. Дъждовете са малко. Миражите са често явление. Поради това, че морето е свързано с океана само с тесен проток, приливите в него са слаби. Тяхната най-голяма височина не надхвърля 1,6 метри.

Водата на морето е със синкавозелен цвят. Прозрачността достига до 50 метра. По време на ветровете близо до рифовете, покрити с коралов пясък, водата добива млечнобял цвят. Този цвят тя получава от разбъркания в нея пясък.

В Червено море има малко острови. Дъното му е покрито с тиня.

КОРАБИ-УЧЕНИ

Пустинни са брегoвете на Червено море, пристанищата са малко, хора почти не се заселват тук. Затова и корабите минават без спиране. От Суец до Аден някои изминават разстоянието за три дни, други — за седмица. Корабите бързат, порят с киловете си зеленикавата топла вода.

И все пак не всички бързат. От време на време край оранжевите брегове спира някой стремително източен бял кораб. Моторна шхуна хвърля котва. От нисък широк влекач се спускат водолази.

Корабът не е обикновен, шхуната — също, влекачът съвсем не е влекач.

Това са изследователски кораби.

В наше време такъв кораб представлява цял плаващ институт с десетки лаборатории и хиляди прибори. На картата при капитана има стотици точки, заградени с кръгчета — местата на бъдещите

„Витяз"

станции. Корабът трябва да стигне до всяка, да легне в дрейф или да застане на котва. Тук ще бъдат спуснати прибори зад борда, ще полетят в небето изследователски ракети. Тук ще се ловят дълбоководни риби и ще се взема планктон с конусовидни мрежи. Десетки хиляди мили са изминали по океана „Витяз", „Академик Курчатов", „Космонавт Комаров". Не по-малък е пътят на единствения в света немагнитен кораб, шхуната „Заря". На него няма нито едно парченце стомана, нито един гвоздей. Чувствителните стрелки на компасите показват на учените как минават в морето магнитните силови линии.

А между корабите-изследователи на дълбините най-известни са съветската подводница „Северянка" и френският кораб „Калипсо". На „Северянка" плават специалисти по улов на риба, а от борда на „Калипсо" се спускат водолази, подводни кинооператори, археолози.

Научната програма на Института по рибни ресурси — Варна е свързана с изследователския кораб „Девети септември". От неговия борд са извършени наблюдения на важни физически, химически и биологически явления в западната половина на Черно море.

Корабът „Девети септември" е построен в Копенхаген през 1948 година. Той е с дървен корпус, снабден е с радио- и хидролокационна апаратура и е реконструиран за работа с океанографски уреди и риболовни средства.

„Калипсо"
„Космонавт Юрий Гагарин"

„9 септември"

ТЕРМОМЕТЪР ЗАД БОРДА

Нито на един болен не мерят така често температурата, както на морето. Стотици кораби ежедневно спускат зад борда термометри, а изследователските кораби ги спускат по 4–6 пъти на ден.

Какво разказва живачното стълбче?

Най-топлата вода в Световния океан е на повърхността на Червено море. Средната температура през лятото тук е +32°.

Ако се потапя термометърът все по-дълбоко и по-дълбоко и се записват неговите показания, в отделните морета температурата ще се снижава различно. Най-ниска е температурата винаги до самото дъно. Обикновено тук тя е само +2°, +3°.

Впрочем Червено море и тук се отличава от останалите. Спуснатият термометър на дълбочина 2000 метра показал температура +20°! Следователно това е най-топлото море на Земята.

А най-студеното?

Най-студен е Северният ледовит океан. Много месеци наред температурата на неговата повърхност е +4°.

На човека поставят термометър, защото се грижат за него.

С океана хората също са обвързани с много грижи.

Съветският научно-изследователски кораб „Дмитрий Менделеев"

НАЛЯГАНЕТО НА ВОДАТА

Веднъж спуснахме от кораба под водата бутилка, вързана с въженце. Беше страшна горещина. В бутилката имаше прясна вода, която искахе да изстудим на дълбокото.

Когато извадихме бутилката, много се изненадахме. Тапата я нямаше, а бутилката беше пълна със солена морска вода. Тогава решихме да станем изследователи. Четири пъти повторихме опита. Набивахме тапата с чук, привързвахме я с тел към гърлото на бутилката. Резултатът беше един и същ.

— Налягането на водата избива тапата.

— Разбира се!

— Но защо тогава тя не се набива в бутилката, а е изхвърлена навън?

На края разбрахме. Налягането, разбира се, избива тапата. Но не когато спускаме бутилката, а когато я изваждаме!

През тапата в бутилката се просмуква вода. Налягането в бутилката става по-голямо. Когато измъкваме бутилката нагоре, вътрешното налягане изхвърля тапата...

Спомних си всичко, което съм слушал за налягането на водата.

На големите дълбочини водата притиска със страшна сила. Капка вода се просмуква през метала. За да се запазят хората в дълбоководните апарати, стените на кабините им се правят от дебели 10–15-сантиметрови стоманени листове.

Но интересното е, че когато хората се спуснали на дълбочина 10 916 метра, видели крехки, полупрозрачни живи същества и малки рибки. За тях налягането на водата не е страшно. Техните тъкани са изпълнени с вода. Налягането в организма им и налягането отвън се уравновесяват.

Крехките, подобни на стъбла на растения животни и тъничките рибки се полюшват пред дебелите стъкла на илюминатора.

СВЕТЛИНАТА ПРОНИКВА В ДЪЛБИНИТЕ

Хората, които са се спускали на морското дъно, разказват как се изменя цветът на водата според дълбочината.

Отначало светлозеленият цвят на горните слоеве се заменя от синия. След това синият цвят се сгъстява. Виолетов полумрак се разлива в кабината на дълбоководния апарат. Зад стъклото се мяркат странни сенки. Сто и петдесет... двеста метра. Тук изчезват и последните, едва забележими признаци на светлината, зад илюминатора е непроницаем мрак. Това е границата, до която проникват слънчевите лъчи под водата. Тук само чувствителната фотолента може да отбележи смяната на деня с нощта.

По-бързо нагоре...

И отново виолетовият цвят сменя мрака. Той отстъпва на синия. След това водата зеленее, а стрелката на дълбокомера забавя своя бяг.

Апаратът изплава. Над него е сиво, забулено с облаци небе. То изглежда ослепително ярко.

РОБОТИ НА КОРАБИТЕ

Тежко е да се работи в горещината. Главата сякаш е пълна с олово. Потта отчелото се стича в очите. Устата е засъхнала. Звънливо чука кръвта в ушите. Така може да се случи и нещастие. Рулевият не навреме обръща руля, механикът изпуща налягането на парата, щурманът чертае на картата неверен курс.

Но нещастие не се случва.

Хората са заменени от автомати.

Тихо щрака автопрокладчикът в щурманската рубка, светещото зайче пълзи по картата. На него горещината не пречи. В зной и мраз светлата точка показва мястото на кораба.

В рубката на рулевия също има робот. Авторулевият води кораба. Задават му курс 150° — той държи 150°. Щом корабът се отклони мъничко встрани, авторулевият ще изсвири и ще премести руля. Корабът отново ще застане на правилен курс. Пенливата диря от винта се мести ту вдясно, ту вляво — рулевият робот води кораба.

И в машинното отделение има автомати. Горивото /мазутът/ се подава в котлите и автоматът следи за налягането на парата. Ако парата намалее, автоматът добавя мазут. И отново се разгаря огненият факел, отново запълзява стрелката нагоре. Друг автомат следи колко вода отива в котела.

Кое е най-важното в тези автомати?

Това, че те винаги са умни.

Разказват, че веднъж измислили автомат, който при пожар затваря вратите. Само да задими някъде и — тревога! Всички врати — тряс-тряс — затръшват се. Добре го измислили, но забравили за хората. Откъде да знаят автоматите стои ли някой на вратата, или не?

Наложило се да се откажат от тези автомати. Те не били чак толкова умни.

КОЙ ЖИВЕЕ В МОРЕТО

РИБИ, ОПАСНИ ЗА ЧОВЕКА

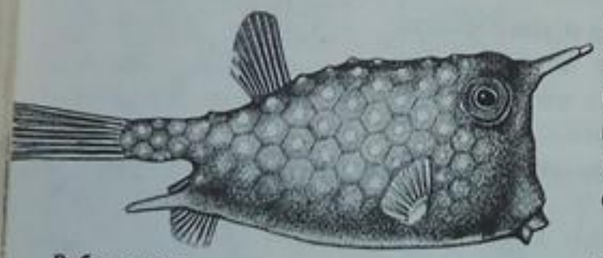
В Червено море водата е топла, навсякъде има корали, водорасли, риби — безброй! Какви само няма: и големи, и малки, и годни за ядене, и които не могат да се ядат!

А има ли сред тях опасни? Има. Не слагай пръста си в устата на зъбатата мурена!

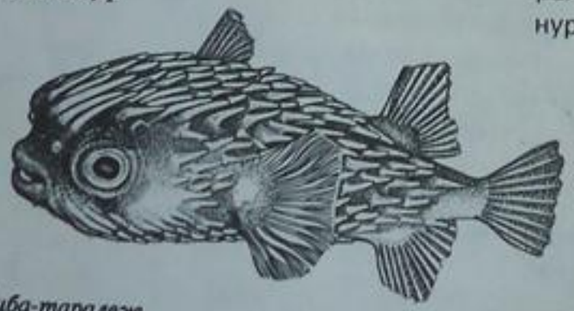
Не позволява да се шегуват с нея и дългомуцунестата баракуда с глава като на щука.

Покрита с игли като таралеж е рибата-таралеж. Като се напълни с въздух, тя изплува на повърхността на морето и лежи там с корема нагоре. Тази риба не е само бодлива — с нейното месо можеш да се отровиш.

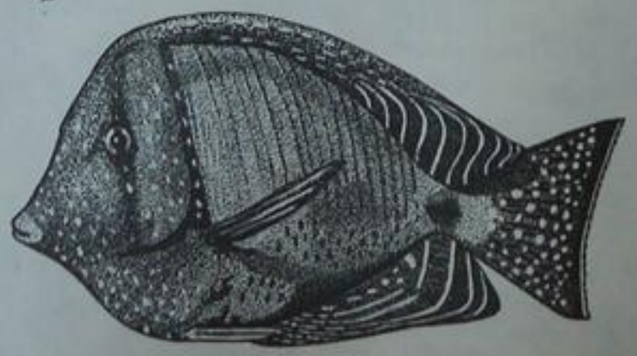
Рибата-таралеж прилича на таралеж, рибата-панцер — на костенурка, цялата е скрита в здрава броня. От бронята назад и напред стърчат рога, но те не са опасни — месото на рибата е отровно.



Риба-панцер



Риба-таралеж

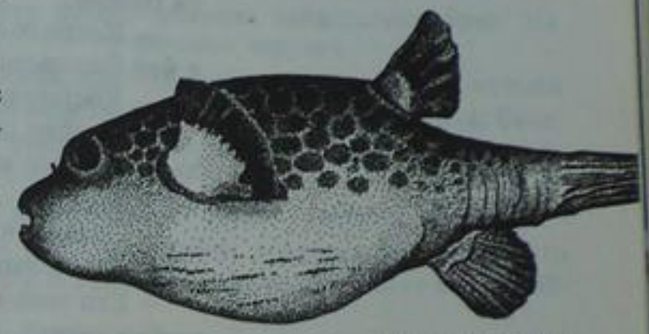


Риба-хирург

Рибите-хирурзи имат по два отровни шипа отстрани на опашката. Когато е нападната, рибата разпервa шиповете си и нанася с тях много болезнени, дълго незарастващи пробождания.

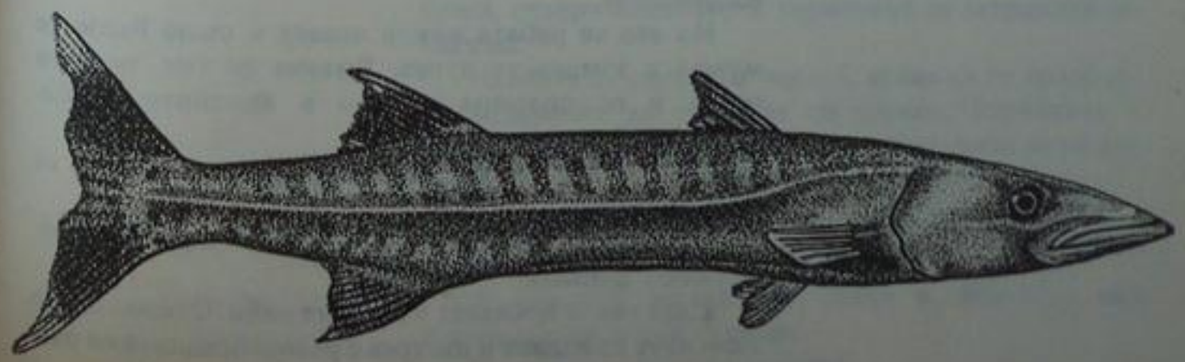
Но най-отровен сред морските риби е тетродонът. Особено отровен е неговият хайвер. В Япония наричат тази риба „фугу". Ежегодно там има по няколкостотин отровени. Японците казват: „Ако искаш да ядеш фугу — напиши си завещанието."

За рибите, опасни за човека, са написани дебели книги. Забележително е, че повечето от тези риби са много красиви и странни.



Тетродон (фугу)

Мурена



Баракуда

ОБЪРКАНИ ВЪПРОСИ

– Какво се получава? На една риба може да се убодеш, друга със зъби иска да те хване за пръста, от трета, като хапнеш – отравяш се. Нима всички риби са опасни?

– Както се случи. Ами например кое от животните е най-безопасно?

– Костенурката.

– А може да се спънеш в нея, нали? Да паднеш и да си счупиш крака?

– Може.

– Значи, тя също е опасна?

– За зяпльовците.

– Ето това е. И с рибите е същото. Само акулата е особен случай. При нея няма шега.

РИБА-УДА́РНИК

Като облачета се вият около кораловите блокове червени, жълти, зелени рибки. Като приближиш, те се мушват една след друга в дупките-скривалища. Пъстрото облаче се разтапя, изчезва.

А този кой е? Край скалата се промъква ръбеста плоска риба. На жълтите бузи има тъмни ивици – като маска. На извития гръб има дебел костен шип.

Точно като удáрник на пушка! Шипът е притиснат ниско към гърба – не пречи да се плува, не се закача за водораслите.

Но ето че рибата вижда човека и също бързо се мушва в каменната дупка. Вмъква се там, повдига шипа и се подпира с него в каменния таван. Удáрникът е вдигнат.

Сега за нея човекът вече не е страшен. Опитай се да я измъкнеш!

Човекът си отива. Рибата спуска шипа си и изплува от дупката.

След нея се появяват и другите риби. Отново около камъните се извива и пъстрее с разнообразните си цветове живото облаче.

ПИРАТСКИЯТ ОСТРОВ

Веднъж по време на престой взех лодката и се отправих от кораба към островчето.

Доплавах, излязох там. Сред острова – скала. Висока – главата трябва да си надигнеш. Около скалата като колело обикаля чакълестият бряг. На брега – купчини от някакви черупки.

Приближих, вдигнах една от тях и се оказа, че това е скелет на морски таралеж. Варовита черупка, бяла, измита от дъждовете, изсушена от слънцето. Без игли, без кожа, без нищо.

Много приличаше на малък човешки череп.

Целият бряг беше осеян с такива черупки. Като бойно поле или като град след нашествието на разбойници.

Седнах на брега и започнах да мисля: а ако този остров наистина е пиратски?

Седя под скалата. Над острова летят чайки.

Те кръжат и постоянно се взират. Може би търсят риба?

В морето има малка вълна. Идва водата към острова, залива крайбрежните камъни и се отдръпва. Оголва се дънната зеленина, камъните целите са облепени с черупки.

Изведнъж една чайка се отдели от ятото и като камък полетя надолу. В този момент водата се беше отдръпнала и беше оголила голям обл камък. А по него – морски таралежи. Черни, бодливи. Метна се чайката над самата вода, грабна таралежа с клюна си за иглите и бързо се издигна нагоре.

Летеше и отново гледаше надолу. Прелетя над брега, отвори клюна си и таралежът се запремята по чакъла.

Чайката се спусна до него. С крака си го преобърна и започна да го кълве по корема. Таралежът е целият в бодли, но откъм корема има само мека кожица.

Кълвеше го чайката и си въртеше главата. Дали таралежът не ѝ харесва или обичаят ѝ е такъв?

А над нея летяха другарките ѝ. Реяха се над острова като черни флагове.

Наистина пиратски остров!

НЕОБИКНОВЕНОТО МОРЕ

На около петстотин километра от Червено море се намира странно езеро. Тесен каменист път се спуска от планината към него. Червеникави, безплодни, изгорени от слънцето брегове. Кафяви следи се стичат по глинестите хълмове. Това са ручеи, пресъхнали преди хиляди години.

Това е Мъртво море.

Над пустинята виси мараня. Нажеженият въздух сякаш е розов. Той се издига нагоре и разлюлява неподвижните планини. В белезникавосинкавото небе няма нито едно облаче. Тук вали дъжд един път на половин година.

Сивозелените води на морето са неподвижни. Вятърът, долитащ от Арабия, не е в състояние да ги размърда. И най-ожесточените вихри образуват само ниска вълничка. Тя се движи, набръчквайки с нежелание водата, и като достигне до брега, замира.

На водата лежи човек. Явно, че това е турист. До водата е неговата кола и избеляла палатка безсилно виси на три колчета. Човекът лежи във водата, без да мърда, и чете вестник. Той едва-едва е потопен. Плътната солена вода го поддържа. Толкова солена вода освен в Карабогаз Гол няма никъде на Земята. Само в много гореща вода могат да се разтворят толкова много соли.

В морето никой не живее. Във въздуха над него няма чайки. Малко хора се заселват на брега на Мъртво море. Само слънцето, сътворило това чудо, безстрастно гледа отвисоко сивата водна ивица, лишена от живот.

СОЛЕНОСТТА НА МЪРТВО МОРЕ Е 275 – 400 ‰

МОРСКИ ЕЗИК

ВЕТРОХОД И ВЕТРИЛА

Всеки език с течение на времето се променя, става все по-точен и по-съвършен. Ако днес при разговор някой вместо самолет каже аероплан или вместо влак – трен, ще бъде смешно.

И морският език се променя. Той също става все по-точен и съвременен. Така например много остаряло и неточно ще звучи, ако кажете или пишете „платна“ вместо „ветрила“ и „платноход“ вместо „ветроход“.

Платното е основният материал, от който се изработва ветрилото – сложно съоръжение, съобразено със законите на аеродинамиката, което превръща енергията на вятъра в двигателна сила. Културните моряци не казват на ветрилото „платно“, както не казват на мачтата „дърво“. Още повече, че днес много от съвременните ветрила вече не се изработват от плат. Има и пластмасови, и метални ветрила.

Да наричаме ли ветроходния кораб „платноход“? Тогава защо не наричаме парахода „машиноход“?

Вятърът е двигателната сила, която придвижва ветроходния кораб или ветроходната яхта, а не изработените от плат ветрила. На една яхта колкото си искате платна може да опнете, но тя няма да потегли, няма да добие ход /т.е. да стане „платноход“/, докато не духне вятър.

Така че от днес вече нека да казваме ВЕТРОХОД и ВЕТРИЛА.

РАЗГОВОРИ НА БАКА

– Корабът се определя като пътнически, когато на него има пътници. Така ли е?

– Да. Повече от дванайсет.

– Как така?

– Пътнически се нарича всеки кораб, предназначен да превозва повече от дванайсет пътници.

– А ако те са били тринайсет и единият е паднал зад борда?

– Все едно: „предназначен“. Но ако на него имаше седем двуместни каюти и едната се повреди – тогава работата е друга. Този кораб вече няма да е пътнически.

– Кога човек за първи път е проникнал под водата?

– Преди хиляди години.

– И имал ли е водолазен костюм?

– Не.

– Акваланг?

– Също не.

– А какво тогава?

– Въдица.

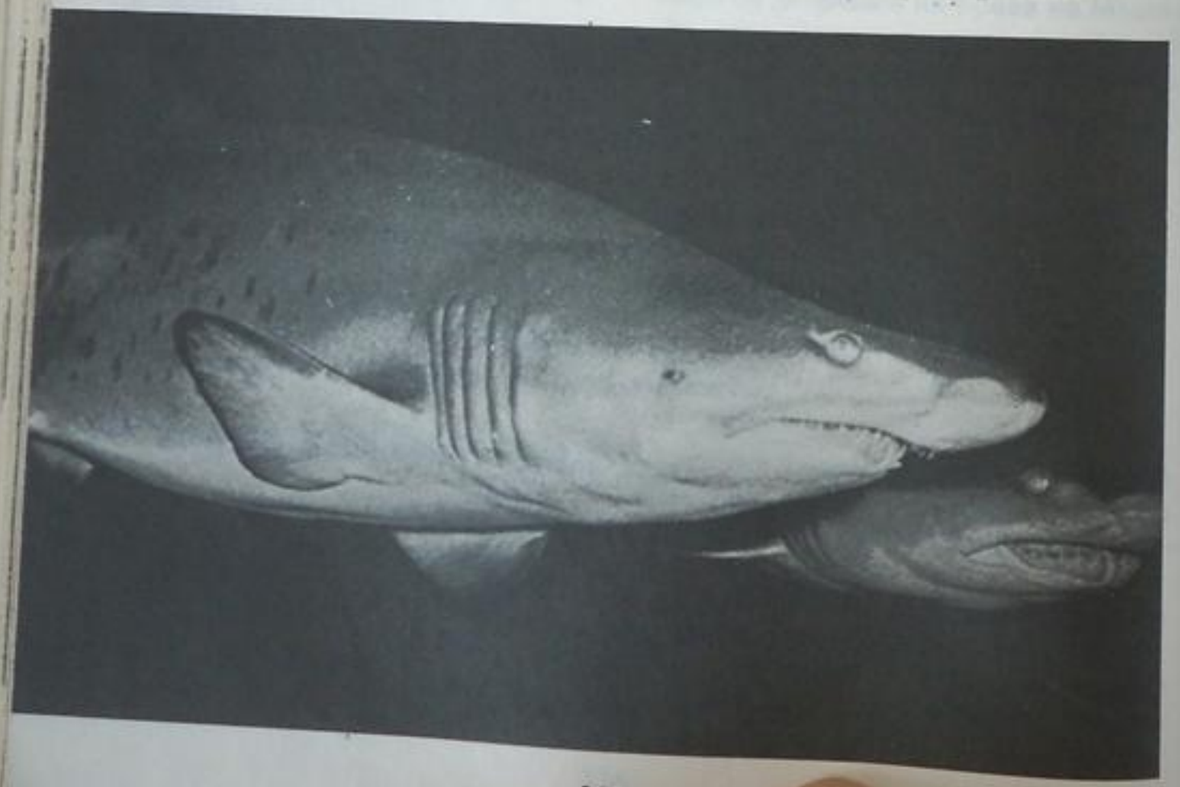
МОРСКИ ИСТОРИИ

— Един път плавахме по Червено море. Изведнъж откъм брега налетя пясъчен вихър. Всичко наоколо стана кафяво. Плаваме по-нататък, пясъчната буря свърши. Какво е това? Няма бряг! Не измина много време и отбелязахме: става нещо нередно. Имаше боя на борда — няма боя: вълната удари в борда и като с език облиза боята. Плисна вълна на палубата — палубата стана бяла, като посипана с брашно. Механикът изтича на палубата. „При мен — вика той — машината ей сега ще спре — всички тръбопроводи са запушени." Какво ги е задръстило? Спуснахме се в машината, близнахме — сол! Близнахме палубата — сол! Хвърлихме кофа зад борда — чиста сол! Едва сега съобразихме, че докато е траяла пясъчната буря, сме преминали от Червено в Мъртво море!

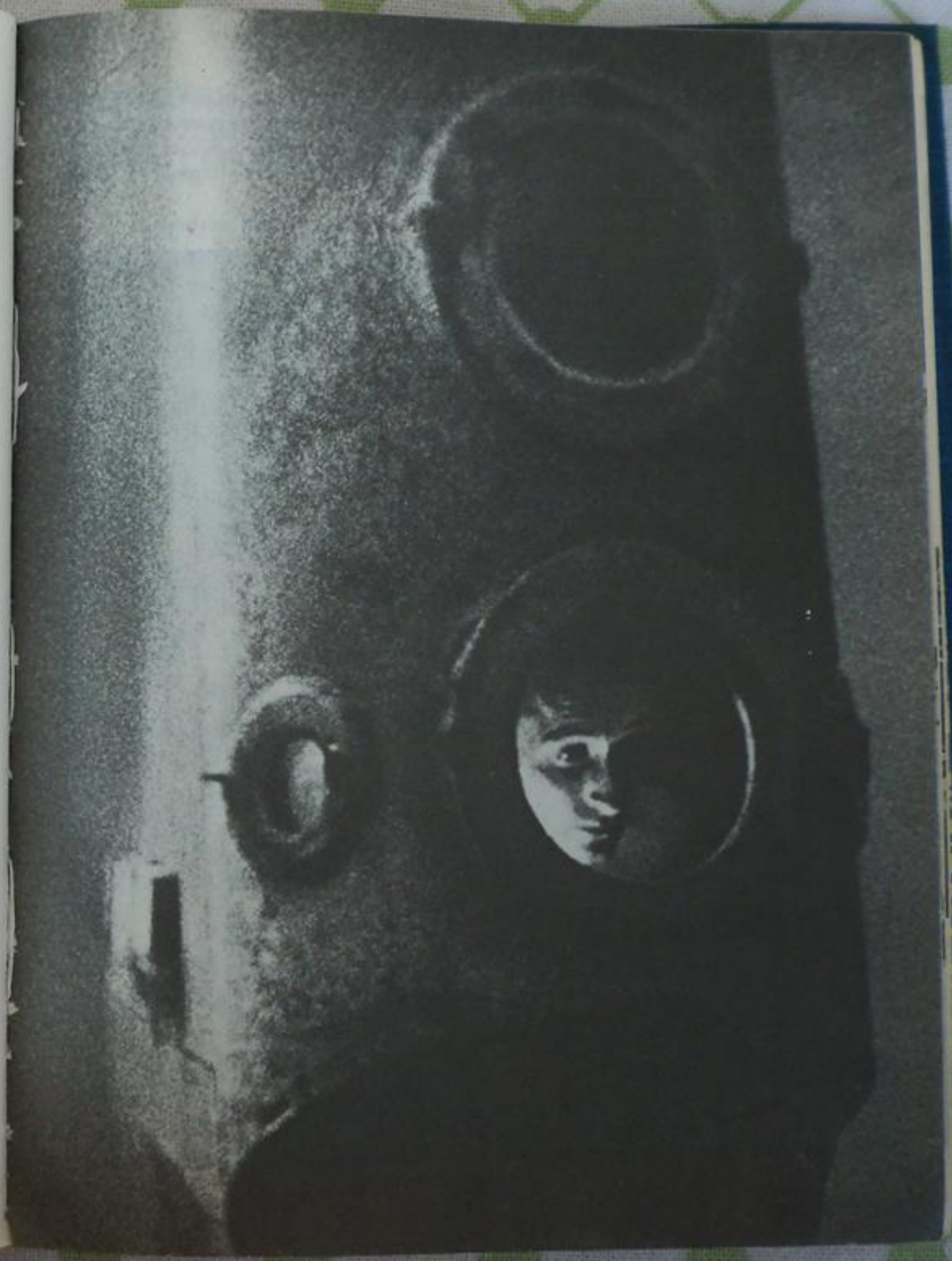
— Да, трудно ви е било да преминете! Нали Мъртво море не се съединява с никакви други морета?

— Нима?... Не съм погледнал на картата.

Онзи, който е направил тази снимка, е бил смел човек



Носовата подводна наблюдателница на кораба на Жак-Ив Кусто „Калипсо"



ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

На тази страница са нарисувани десет риби. Пет от тях художникът е измислил за шега, а пет са истински. Наредете ги по двойки. Къде е рибата-кълбо? А рибата-ветроход? Рибата-ударник? Рибата-носорог? Рибата-бекас?

Кои от тях са измислени и кои истински?

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. В каква вода е по-леко да се плава — в сладка или в солена?

2. Може ли температурата на водата в морето да бъде по-ниска от нула?

3. Имат ли корабите ръце?

4. Какъв цвят има кръвта на рибите? Има ли морски животни със синя кръв? А със зелена?

5. Корабът плава в Червено море. Къде е по-горещо — на палубата или в машинното отделение?

6. Откога води началото си българската наука за морето?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „КАСПИЙСКО МОРЕ“

ВИКТОРИНАТА

Кофата ще потъне. Проследи въжетата на двете кофи.

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

1. Може. Но пътят е много дълъг — през Урал и Средна Азия. Има и друг път, десет пъти по-кратък — на ферибот по море.

2. Глауберова сол. Тя е ценна химическа суровина.

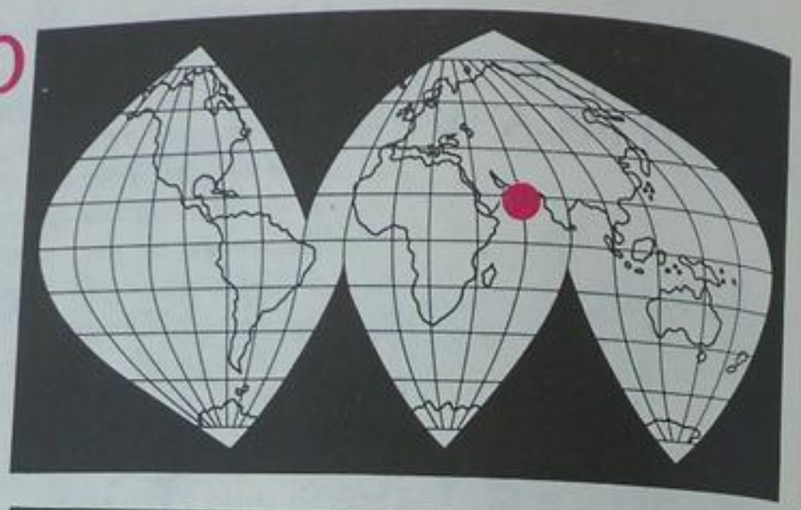
3. Тук е живял в заточение почти десет години украинският поет Тарас Шевченко.

4. Рибарският възел /вж. рисунките на морски възли/.

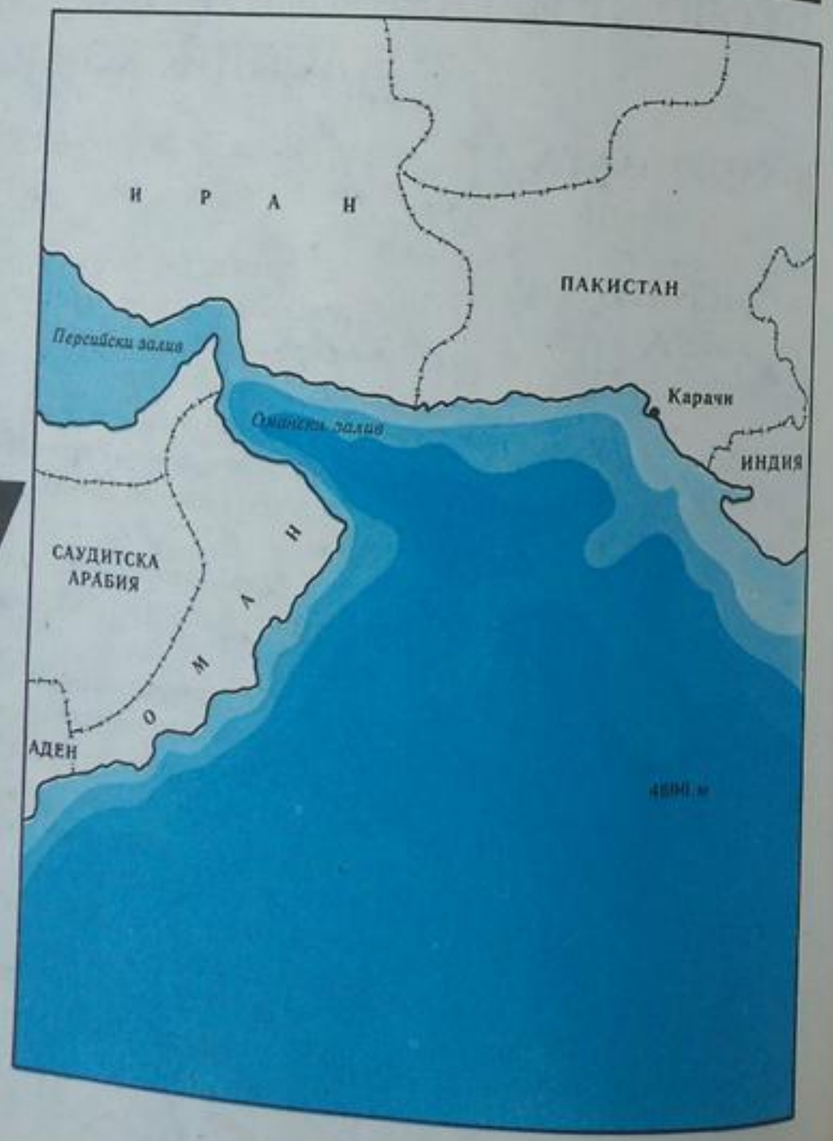
5. Корабната лодка. По нейната чистота и изправност някога са съдели за морските навици на екипажа.

6. След реорганизацията на Научноизследователския институт по рибно стопанство и океанография през 1973 година бяха създадени два самостоятелни института. Първият — Институт по рибни ресурси във Варна — продължава изследванията върху биологическите богатства на Черно море и Световния океан. Вторият — Институт по морски изследвания и океанология /също във Варна/ — се занимава с научните проблеми по морското строителство, абиотичните фактори пред нашето крайбрежие и подводната технология.

АРАБСКО МОРЕ



Морето с ласкавите зими



ЛОЦИЯ. Арабско море е разположено между Арабския и Индийския полуостров. Главните му заливи са: Омански, Персийски и Аденски. Най-голямата дълбочина е 4696 метра. Пристанища: Бомбай /Индия/, Карачи /Пакистан/, Бендер Абас и Абадан /Иран/, Басра /Ирак/, Аден /Йеменска народнодемократична република/.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

Хубава е зимата на това море. Топла. Работи североизточният мусон. Умереният вятър надува ветрилата на рибарите.

Но ето че настъпва лятото. Посоката на мусона се изменя. Сега той идва от югозапад. Над морето се влачат мъгли, изливат се проливни дъждове, минават черните ивици на ураганите. Петнадесет дни от всеки месец има щормове.

В Арабско море няма постоянни течения. Ветровете движат водата. Теченията вървят след мусоните.

Това е солено, горещо море. През август температурата стига почти до 30°. По морето странствуват димните стълбове на смерчовете.

Персийският залив е като голяма пътническа магистрала. Димят комините на танкерите. С високо издигнати над водата, избелени от вълните бордове те отиват към естакадите, по които минават нефтените тръбопроводи. От естакадите танкерите се отделят натоварени.

Арабско море — това е нефт, мусони и малки бодливи риби-таралежи, които, надути като балони, бавно плуват по повърхността на морето, гонени от вятъра...

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

ПИЛОТЪТ НА ВАСКО ДА ГАМА

Когато Васко да Гама обиколил Африка и попаднал в Индийския океан, много се учудил. И тук над зелените води плавали белите ветрила на корабите, шумели пристанищата, на кейовете гръмко се пазарели отвъдморските търговци.

От източното крайбрежие на Африка арабски пилот водел към Индия корабите на португалците.

„Какви моряци могат да бъдат арабите!" — помислил си Васко да Гама и за да смае госта, показал му астролабия — уред за определяне височината на звездите. Мургавият пилот я повъртял в ръцете си.

— Ние също плаваме по звездите и слънцето — казал той. — Ще ви покажа нашите прибори.

Той донесъл прибор от три дъсчици, подобен на триъгълник, а след това донесъл подробна, изкусно начертана карта на индийското крайбрежие.

Васко да Гама повече не се опитвал да смайва пилота.

— Колко се плава покрай африканския бряг до Индия? — попитал той арабина. — Два месеца?

— Няма да мине и месец, когато ще бъдем там — отвърнал пилотът.

След два дни португалските кораби отплавали от крайбрежието на Африка и взели курс право към открития океан.

Арабският пилот удържал на думата си: след двайсет и шест денонощия корабите хвърлили котви на рейда на индийското пристанище Каликут.

Постоянните попътни ветрове, които следвал пилотът, им помагали през океана...

Изминали четиристотин години. В библиотеките на Париж и Ленинград били намерени книги, написани от арабски мореплавател. Прочели и неговото име — Ахмад ибн Маджир. „Книга за полезване" — нарекъл своето главно съчинение ученият арабин. За ползване от мореплавателите той описал в нея как трябва да се плава по Индийския океан, как се влиза в пристанищата, как да се познава промяната на теченията и ветровете. Познати му били брегове те на Африка, Арабия, Индия и Индонезия.

А след това се намерил и друг ръкопис. Неговият автор разказвал за първата поява на европейците в Индийския океан.

„... Никой от подобните им не е могъл да се промъкне в Индийско море, докато не се промъкнал в Индия един ветроход. Неговия път показал един от най-опитните моряци, когото наричали Ахмад ибн Маджир..."

Ученият моряк Ахмад ибн Маджир и пилотът на Васко да Гама се оказали едно и също лице.

АФАНАСИЙ НИКИТИН — ТЪРГОВЕЦ И ГЕОГРАФ

За русите Арабско море открил тверският търговец Афанасий Никитин. За него търговията никога не е била главното в живота.

Неспокойната страст на изследователя го довела от бреговете на Волга в Индия.

Своето пътешествие Никитин извършил през годините 1466 — 1472.

Арабско море той пресякъл два пъти. Всеки път морето го посрещало различно.

Като се отправил от Русия за Индия, Никитин попаднал в пристанище Ормуз на брега на Персийския залив.

Гледката на морския бряг го поразила.

„Ормуз е голямо пристанище — писал след това пътешественикът. — Тук има хора от цял свят, има и най-различни стоки. Всичко, което се е родило на света, може да се намери в Ормуз..."

Като си купил в Ормуз кон, Афанасий Никитин го натоварил на тава — неголям местен кораб — и благополучно стигнал до Индия.

По време на прехода морето било тихо.

В Индия любопитният и наблюдателен търговец най-малко от всичко се занимавал с търговия.

С удивление се вглеждал в живота, който никак не приличал на живота на руския народ.

Пътешествията на Афанасий Никитин

Ормуз (старинен чертеж)

В своето съчинение „Пътуване из три морета" Никитин подробно описал всичко, което успял да види: какви градове е посетил, как се обличат техните жители, как са организирани войските на индийските раджи, какви са обичаите на племената, населяващи страната.

Няколко години тверският търговец живял в Индия, докато на края го обхванала мъката по родината.

„И тогава аз... насочих цялата си мисъл за връщане в Рус. И като седнах в тавата и се уговорих за корабната такса, платих за себе си до Ормуз две жълтици."

Но този път Арабско море сурово посрещнало търговеца.

Корабът, с който се връщал Никитин, попаднал в зоната на ураган.

Вместо в Персийския залив той се озовал край далечен скалист бряг.

„И плавах аз по морето месец и не видях нищо и едва на другия месец видях Етиопските планини. И тогава всички хора възкликнаха: „Явно е, че е съдено главите ни да останат тук!"

Но те не загинали. След дълги митарства пътешествениците успели да достигнат персийските брегове.

Оттук през Турция и Крим Никитин се върнал в Русия. Из три морета ходил този забележителен човек: Хвалинско /Каспийско/, в Индийско /Арабско/ и в Стамбулско /Черно/.

Прощаване с мореплавателите (каменен релеф)

„Глобтик Лондон" — един от най-големите кораби в света. Неговите танкове поглъщат наведнъж 500 хиляди тона нефт

Арабско море е път на нефтовозите. От Бахрейнските острови, от Кувейт и Абадан ден и нощ в морето излизат дълги ниски кораби. Ако ги срещнеш в морето, няма да ги сбъркаш. Най-напред иззад хоризонта се виждат две островчета, които идват насреща. А самият кораб не се вижда. Той е потопен във водата до палубата. Неговите трюмове са напълнени до гърловината с нефт. Вълните се прехвърлят през палубата. Танкерите са най-различни. Тяхното семейство е семейство на джуджета и великани.

Океанският танкер „Токио Мару". Неговото водоизместване е 150 000 тона

5000-тонен танкер за Съветския съюз, построен в България

Днес най-големият български кораб е танкерът „Хан Аспарух". Той е проектиран и построен от български специалисти в корабостроителния комбинат „Георги Димитров" във Варна. Неговите танкове поглъщат 100 хиляди тона нефт. Това са над 2000 вагона-цистерни. Други големи български танкери са „Струма" и „Места". Те могат да превозват по 75 хиляди тона нефт.

Нефтът, докаран с танкерите от Съветския съюз, от Либия и други страни, тръгва от бургаското нефтено пристанище „Дружба" по 28-километров нефтопровод до Нефтохимическия комбинат.

Българските танкери носят имената на български реки — Марица, Янтра, Тунджа, Искър, Вит, Струма, Места, Огоста...

По моретата и океаните плават Великани, пълни с нефт.

„Хан Аспарух" в района на Корабостроителния комбинат „Георги Димитров"

РАДИОСТАНЦИЯ

— Колко радиостанции има на кораба?

— Една.

— А ако помислим малко?

— Две-три.

— Случва се да има и много повече. Има военни кораби, наречени щабни кораби, на които има по 100 радиопредавателя и приемника.

— Но това вече е товар!

— Нищо излишно не караме...

Едната държи връзка с корабите в морето. Втората — с близките брегове. Третата слуша сигналите от родината.

А ако корабът е военен, необходима е и връзка със самолетите, и с подчинените кораби... Лоша е работата, ако на море няма връзка.

Щом работи радиостанцията — всичко е нормално. А опитай да я изкараш само за час от строя — викове, безпокойства за целия ден.

Капитанът ще бъде неспокоен до момента, докато радистът не доложи:

— Всичко е нареД! На наш адрес няма радиограми.

Имах познат радист. Той обичаше да казва за своите другари: „Греховете им записват на метал, а заслугите им чертаят по водата."

С това той искаше да каже, че грешките на свързочниците не се прощават.

КАКВО МОЖЕ ДА СЕ ПРОЧЕТЕ В ОБЛАЦИТЕ

По време на плаване моряците винаги си вземат книги. В свободните от вахта часове четат описания на далечни плавания, смешни приключения и хитроумни детективски разкази.

Освен това те могат да четат и в облаците.

Излиза морякът на палубата, хвърля един поглед към водата и втори — към небето. Водата е спокойна, едва-едва набръчкана от слабия ветрец.

Но моряците вече знаят — ще има щорм.

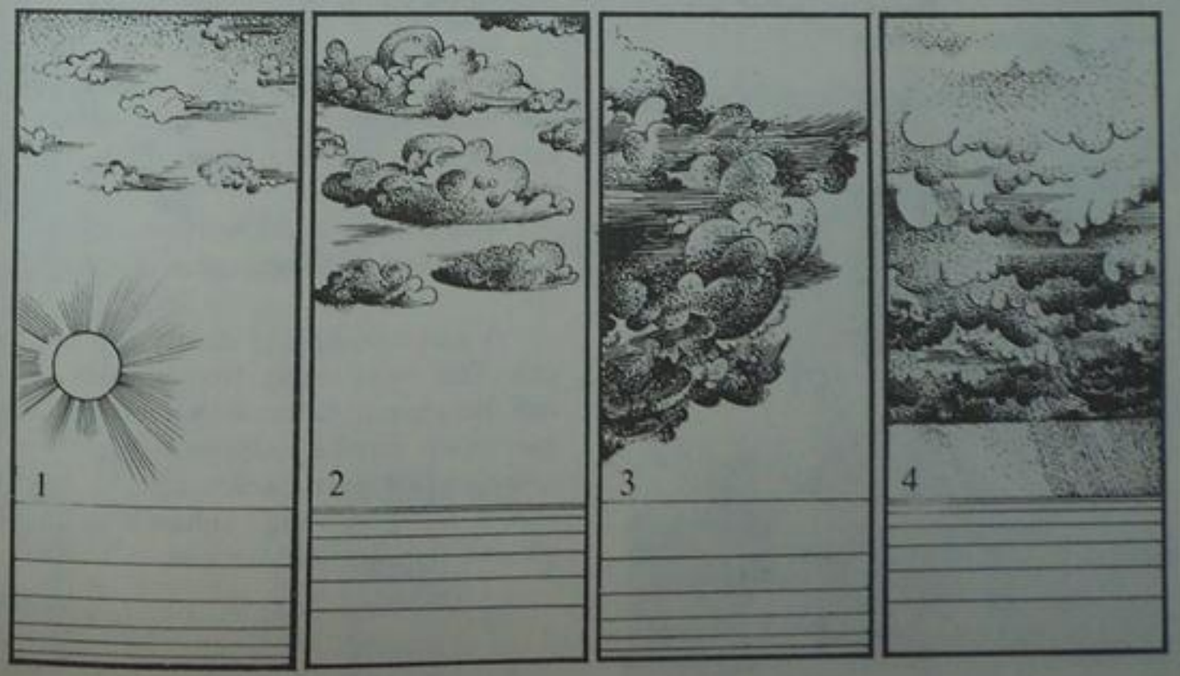
Това те са прочели на небето.

1. В безоблачната синева, високо, високо се носят прозрачни бели орлови нокти. Това са перести облаци — предвестници на бурята.

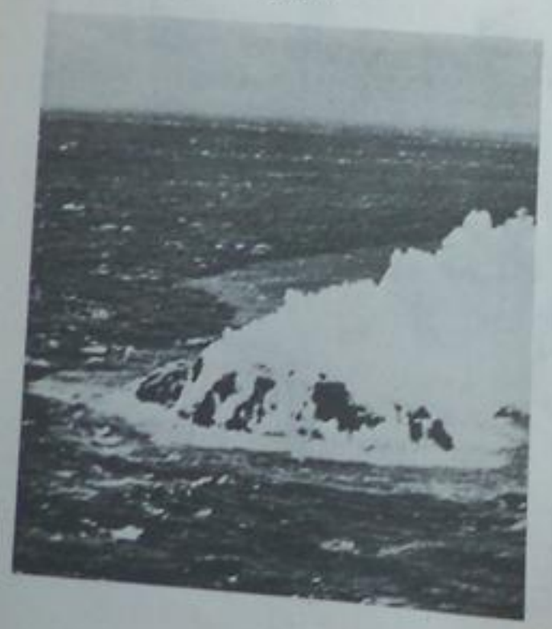
2. Над морето висят облаци, които приличат на бели купчини памук. Всеки облак е плосък отдолу и добре очертан по краищата. Това са облаците, предвестници на добро време.

3. Над хоризонта е израсъл огромен купест облак, син отдолу, с бяла наковалня отгоре. Облакът се уголемява, нараства пред очите ни. Чакай буря!

4. Тези слоести облаци предвещават продължително лошо време, час след час те ще сипят воднистa суграшица. Ще вали дъжд, противен, безкраен, нестихващ.



На снимките е показано как през 1946 г. на 100 мили от Токио се „роди" нов остров от подводен вулкан



ОТ КАКВО СЕ ОБРАЗУВАТ ОСТРОВИТЕ

Като тънка линия, като остро копие, като снежна планина се издигат над морето островите. Тяхната история е различна, по различен път се е образувала тази земя.

Повечето от островите са каменисти, пясъчни, глинести.

Но има и необикновени.

Например ледените. С векове стоят на плитчините огромни айсберги. Рисуват ги, фотографират ги, нанасят ги на картите. На такъв остров слизат експедиции, около него кораби хвърлят котва. И моряците много се учудват, когато през горещото лято такъв остров изведнъж започва да се топи, да изчезва.

Има острови от пемза. При изригване вулканите изхвърлят от кратерите си нажежени потоци каменна пяна. Тя плъзва по склоновете към водата и там застива във вид на причудливи фантастични гъби.

Има острови от останки на живи същества — кораловите острови.

И най-после, има остров и от... сол. Той лежи сред Персийския залив. Водорасли и тинести наноси го запазват от размиване, но ако се снемат от него слоят прах и редките чимове, под лопатата ще звънне истинска бяла сол.

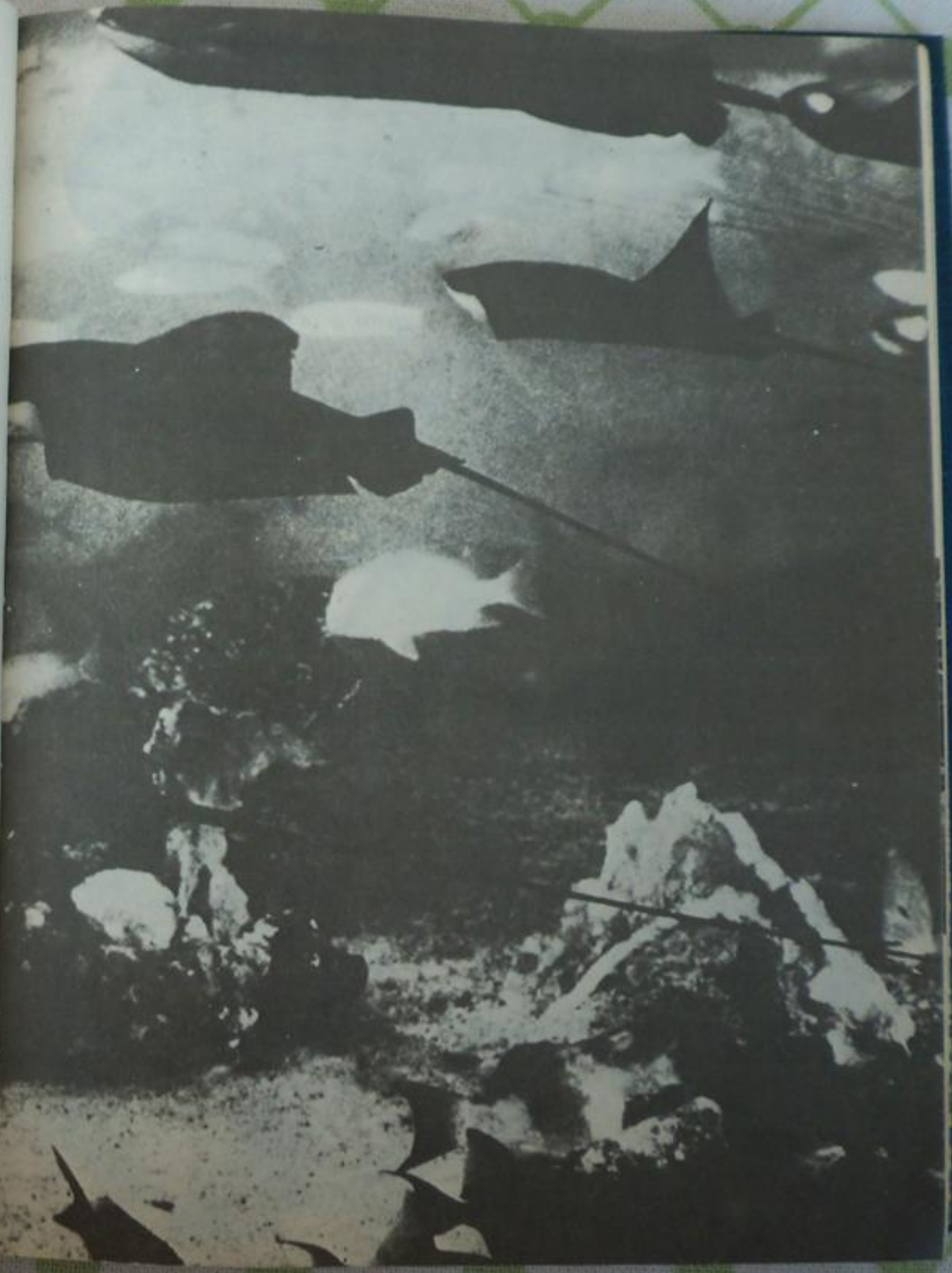
КОЙ ЖИВЕЕ В МОРЕТО

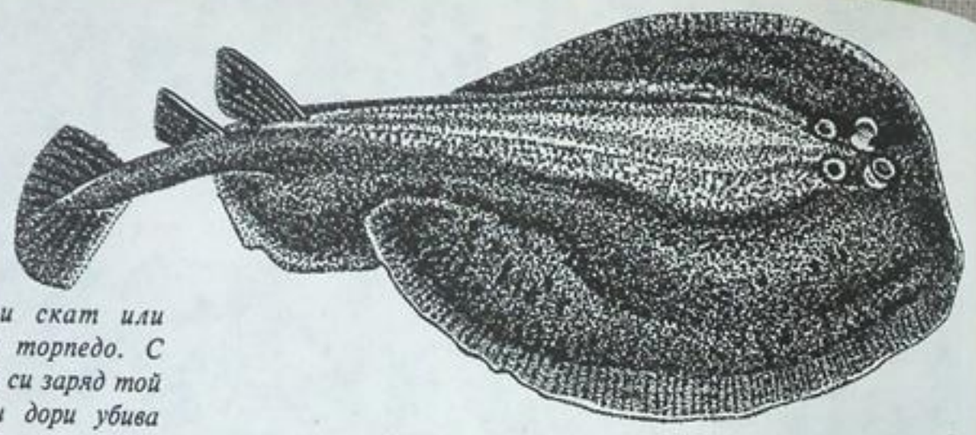
СКАТОВЕ

Риба-трион. Нейната дължина е 4—5 метра. От тях едва ли не половината се падат на триона

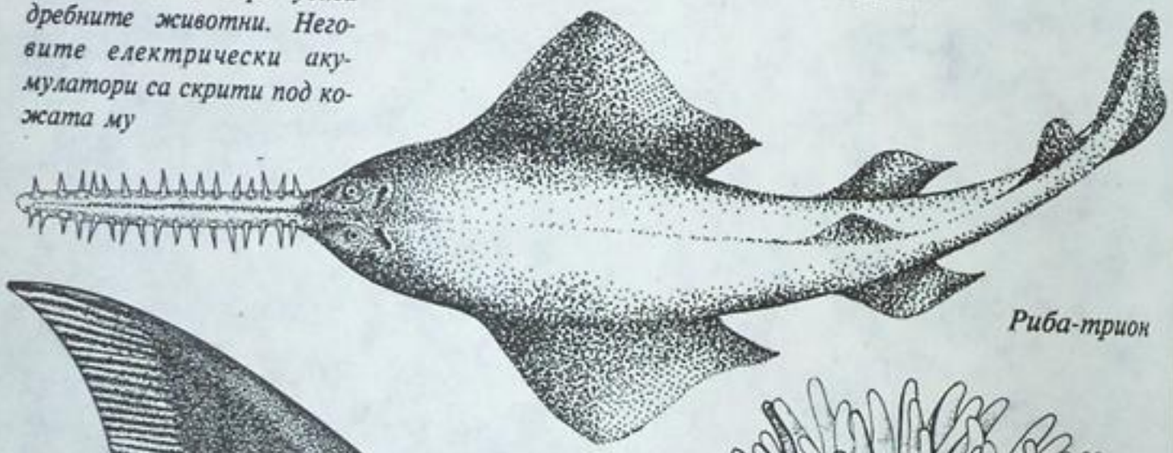
Полузаровен в пясъка лежи скатът. На опашката си има назъбен шип. С този шип разтревоженият скат може да нанесе дълбока, трудно зарастваща рана

В полет преминава ято морски лисици с дълги, веещи се опашки

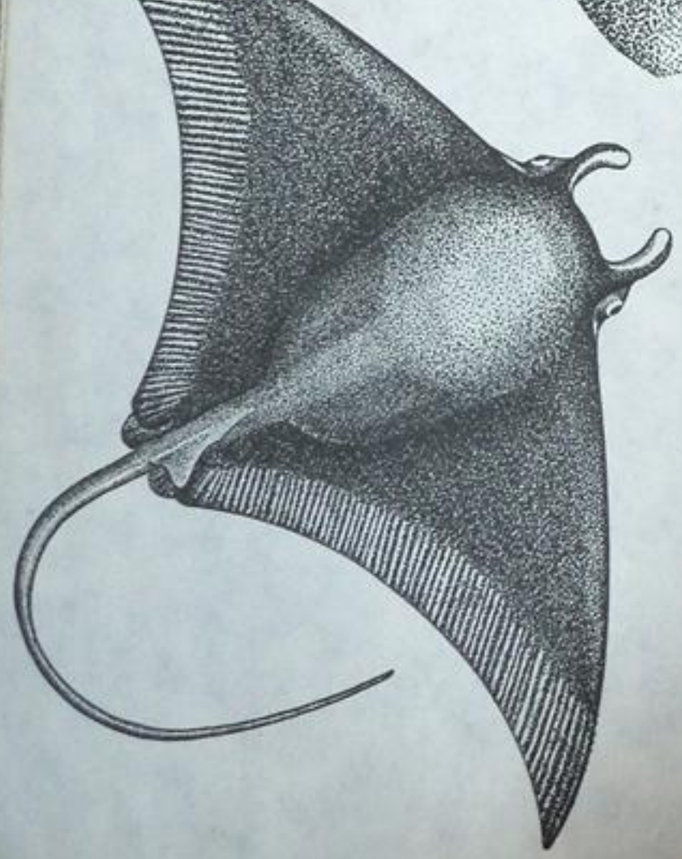


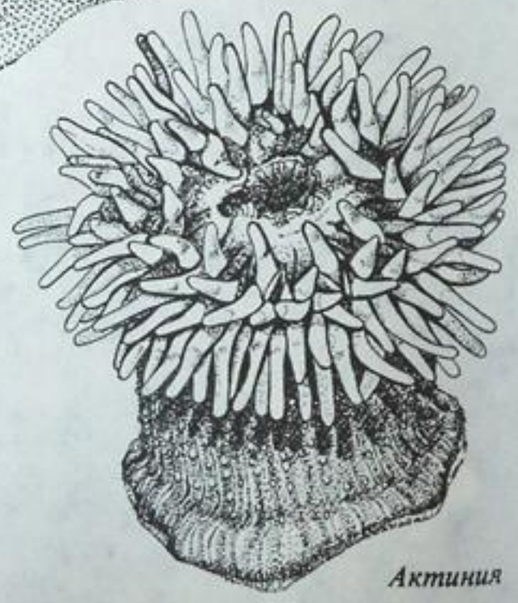


Електрически скат или електрическо торпедо. С електрическия си заряд той зашеметява и дори убива дребните животни. Неговите електрически акумулатори са скрити под кожата му



Риба-трион





Актиния

Морски дявол — манта. Най-големият от скатовете. Неговите „криле“ достигат в размах до шест метра

ПРИЛИЧНИ НА РАСТЕНИЯ

— Кой е най-големият мързеливец в морето?

Най-лениви са гъбите, асцидиите, актиниите. Те са се омързеливили дотолкова, че са престанали да приличат на животни. Залепват се за едно място и стърчат, чакат, докато плячката сама доплува при тях. Доплува току-що излюпената рибка, заплесва се, актинията я грабва с пипалцата си и — в устата!

Морска гъба

Асцидия

Асцидия

МОРСКИ ЕЗИК

ОТНОВО ЧУЖДЕНЦИ

От Арабско море до нашия език са стигнали думите „кабел“ и „баржа“.

Въжето, с което арабите връзвали корабите си, наричали „хабл“. Постепенно „хабл“ се превърнало в „кабел“, а след това така започнали да казват на всички дебели въжета. Сега така наричаме електрическите проводници. Думата „баржа“ извършила голямо пътешествие през различни езици. „Баридж“ — така арабите наричали пиратските кораби. „Баридж“ звучало страшно и заплашително. А сега в нашия и в много други езици „баржа“ наричат мирните беззащитни съдове за пренасяне на разни стоки по реките и крайбрежните морски води. Баржите могат да бъдат несамоходни /влачат ги с влекач/ и самоходни.

Щом говорим за такива думи-чужденци, можем да посочим и „танкер“. Тя не е дошла от Арабско море. Не. Това е английска дума. „Танк“ на английски означава „варел, цистерна“. Танкерът е кораб-цистерна, с който се пренасят течности.

РАЗГОВОРИ НА БАКА

— Откъде е останало: „Да запалиш корабите си“? Кой е този луд, който ще ги пали?

— Луд не луд, а в стари времена така са постъпвали някои пълководци. Арабският командуващ Ал Балути през 823 година се отправил с войската си на четиридесет кораба да завладее остров Крит. Ал Балути дебаркирал с войската си на острова и запалил корабите си. Нямало накъде да се отстъпва и арабите... завладели острова.

— Известно е, че ако изкривиш нещо, ще го развалиш.

— Не винаги. Древните араби са скосили ветрилото. То било правоъгълно, станало косо. Отрязали му горния ъгъл. По-рано под право ветрило плавали само по вятъра, сега започнали да плават и срещу вятъра. Вдясно, вляво, по начупена линия. Плава корабът, обръща се според вятъра, лавира.

МОРСКИ ИСТОРИИ

— Ти какво правиш?

— Мисля.

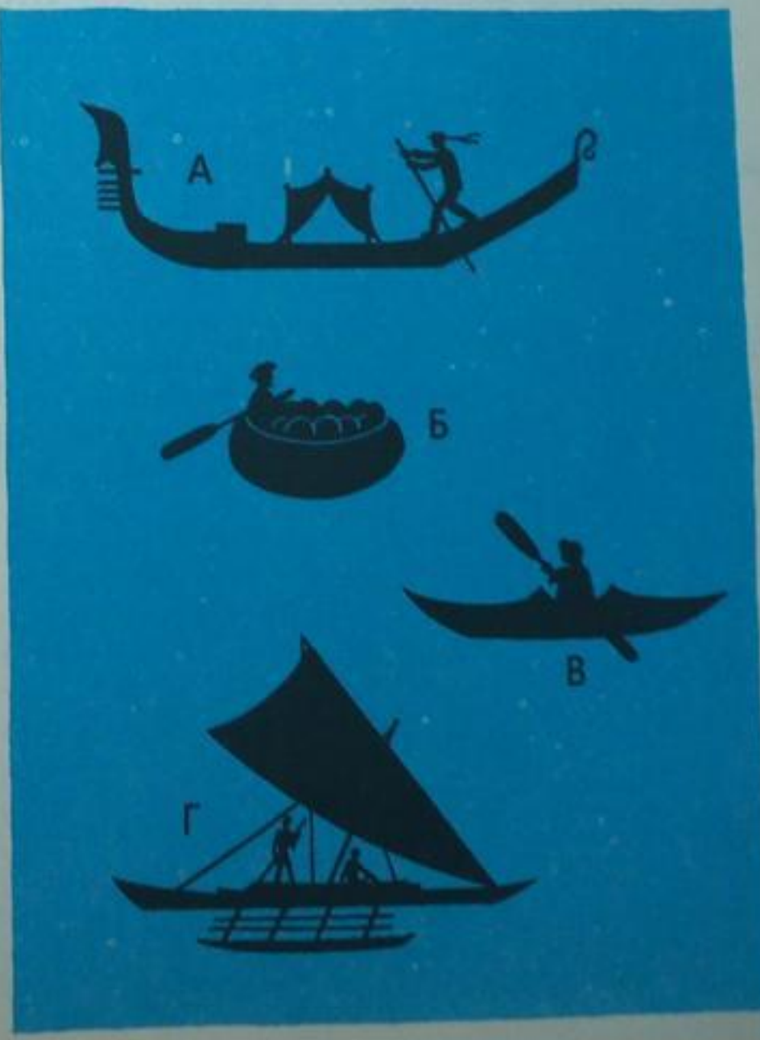
— И какво измисли?

— Представи си, открих две нови риби.

— Как така? По море не си плавал, под водата не си се спускал...

— А аз ги открих със силата на въображението. Риба-трион има ли? Има! Акула-чук? Също. Значи, в морето непременно трябва да има още риба-дърво и риба-гвоздей. Иначе трионът и чукът няма какво да правят!

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА



На една от тези лодки плават сред ледовете, на друга — в бурните тропически води, на трета — по спокойните канали на Венеция, с четвъртата пренасят плодове по реките Тигър и Ефрат до Персийския залив.
Кои са тези лодки?

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. Коя от рибите е най-близък роднина на скатовете?

2. Кое полярно море лежи на една дължина с Арабско море?

3. Включват ли корабите прожекторите си през деня?

4. С какви кораби се превозват банани? А ябълки?

5. Строят ли кораби от камък?

6. Има ли скатове в Черно море?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „ЧЕРВЕНО МОРЕ“

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

Риба-ударник /А, И/, риба-ветроход /Б, К/, риба-носорог /Г, Ж/, риба-бекас /В, Д/, риба-балон /Е, З/. Истински — А, Б, Е, Д, Ж.

ВИКТОРИНАТА

1. В солена. Тя е по-тежка и с по-голяма сила изтласква потопеното в нея тяло.

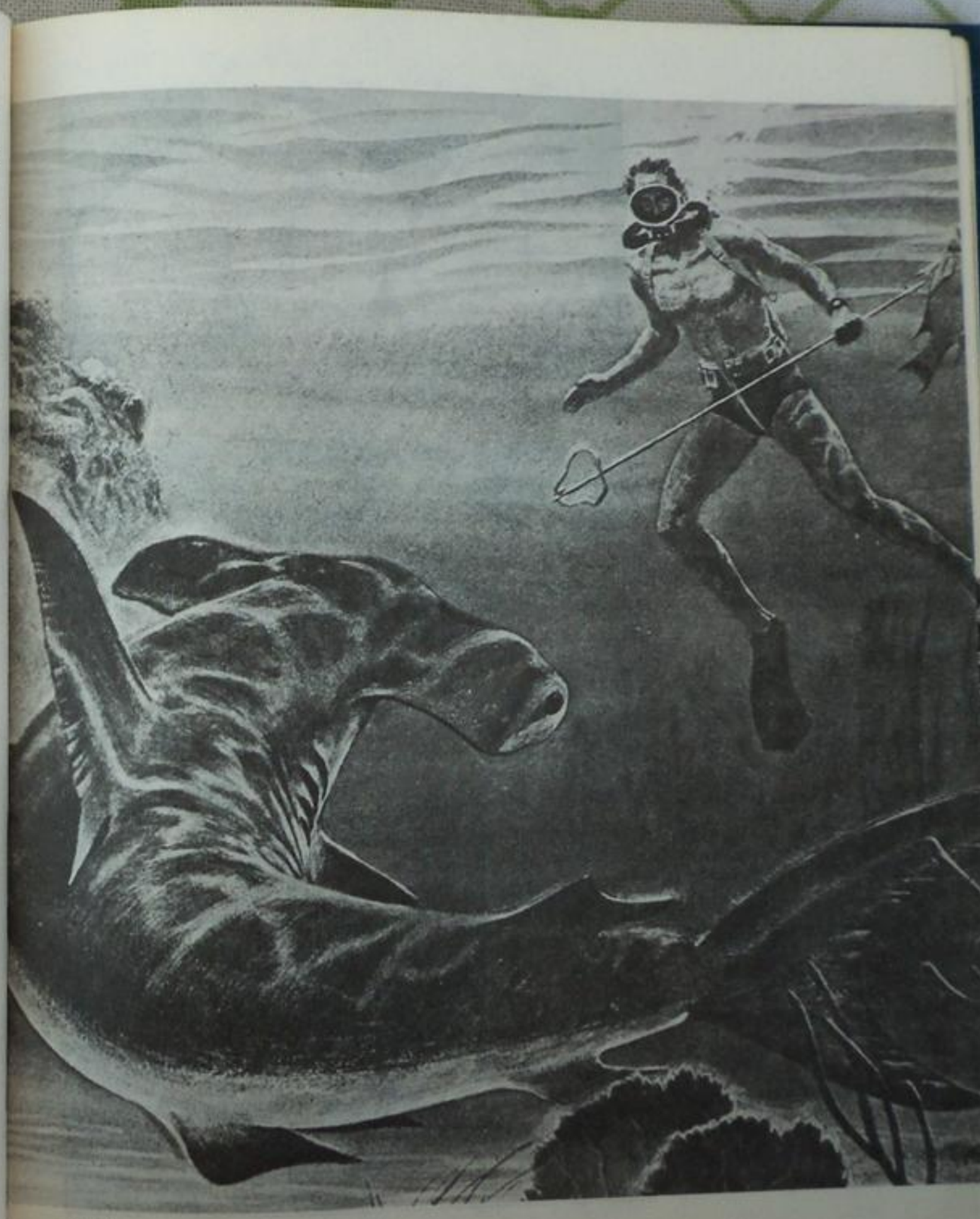
2. Може. В Арктика температурата на водата през зимата в дълбочините е минус 2—3°. Водата там не замръзва, тъй като се намира под налягане.

3. Малките подводници, построени за изследователски цели, почти винаги са съоръжени с механични ръце.

4. Кръвта на рибите има червен цвят. Синя кръв имат октоподите. В дълбочините всяка червена кръв изглежда зелена. Това е така, защото морската вода се явява за слънчевите лъчи като син филтър. А зад синьо стъкло всичко червено се вижда като зелено.

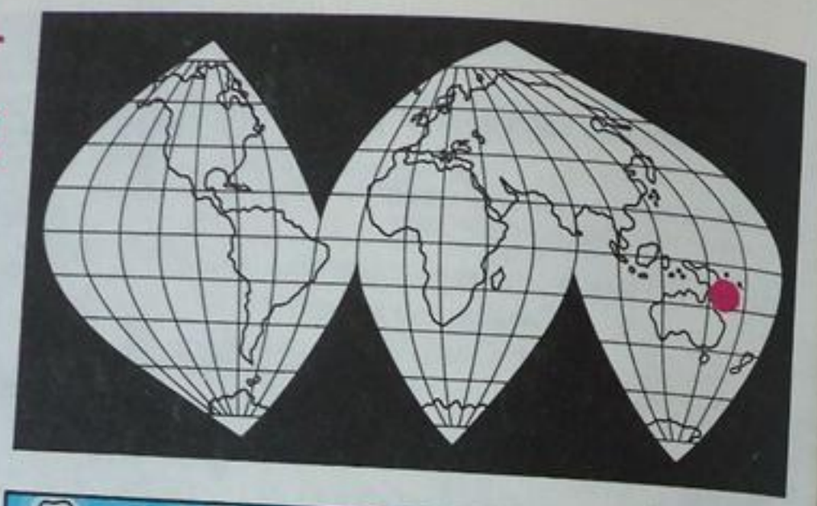
5. В машинното отделение, ако на кораба няма съоръжения за изкуствен климат. На палубата — ако има такова съоръжение.

6. Изследванията на суровинните ресурси на Черно море в България датират от 20-те години на нашия век. През 1932 година във Варна започва своята дейност Морската биологична станция. Същата година е създадена и Опитната ихтиологична станция в Созопол.

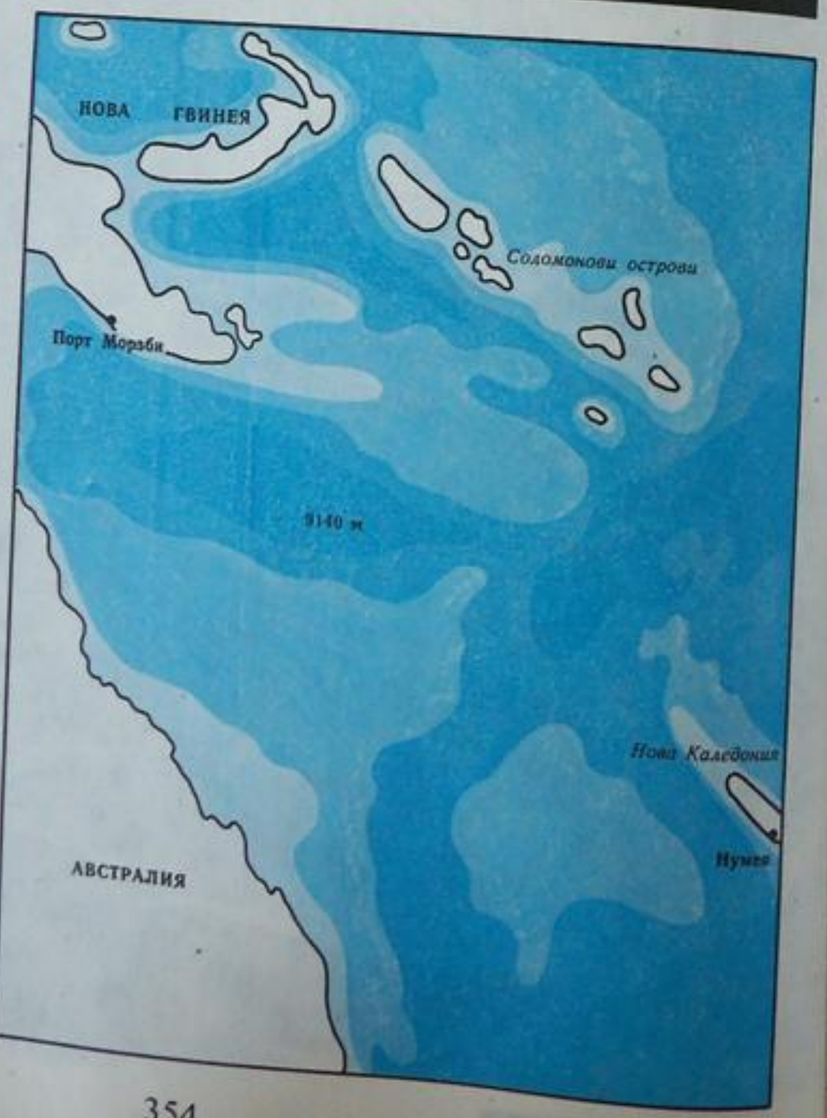


23. Околосветско плаване

КОРАЛОВО МОРЕ



Морето с разноцветните риби



ЛОЦИЯ. Коралово море се намира в югозападната част на Тихия океан. До него се простират покрайнините на моретата Новогвинейско, Фиджи и Тасманово.

Ограничено е от бреговете на Австралия, Нова Гвинея, а на изток – от многобройни острови. Чрез Торесовия проток се свързва с Индийския океан.

Има един сравнително голям залив – заливът Папуа на Нова Гвинея.

Най-голямата дълбочина е 9140 метра.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

След задушаващата жега на екваториалните води плаването в Коралово море е истинско удоволствие. От изток равномерно духа освежаващият спокоен пасат. Върволица вълни носят белите си гребени към бреговете на ниските острови.

Вълните се разбиват, преди да достигнат брега. Посрещат ги бариерните рифове. Ивиците тъмна вода сочат по-дълбоките места. По тях се движат корабите, които приближават брега.

Тук под кила на кораба има цяла гора. От дъното се издигат розови, жълти, зеленикави безлистни дървета, катерят се по браговия склон, образуват непроходими джунгли. Това са коралите. Те стърчат като гъби в неподвижната вода, като разтворени елхови шишарки, като чадъри. Дебели клони се протягат към светлината.

Коралово море – това са рифове на всяка крачка. Това са хиляди острови. Може безкрайно да се учудваме на изкуството на първите мореплаватели, чиито кораби са влизали тук без карти и лоции. На скокове се е изменяла дълбочината под корабните килове. Десетки моряци са дежурели по мачтите, готови всяка минута да свалят ветрилата.

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

КАПИТАН ДЖЕЙМС КУК

Започнал да плава още като момче, Джеймс Кук едва на четирийсетгодишна възраст получил под свое командуване кораб. Наистина той командувал кораби и по-рано, но първият, заслужаващ внимание бил тримачтовият „Индевър".

Английското адмиралтейство подготвяло експедиция за Тихия океан. Предсказано било, че през 1769 година планетата Венера ще мине пред слънчевия диск и това явление най-добре ще може да се наблюдава от Тихия океан.

Необходим бил добър кораб, необходим бил и капитан със заложби на учен. Избран бил Кук.

На 26 юли 1768 година „Индевър" отплавал от Плимът и след десетмесечно плаване стигнал до остров Таити. Тук англичаните опънали на брега палатки за астрономическите наблюдения. „Около цялата планета видяхме атмосфера!" — възторжено писал Кук по- късно.

След като изпълнила задачата, експедицията се отправила към брегове те на Нова Зеландия.

По онова време учените още не знаели очертанията на тази земя и спорели: един остров ли е, или група от острови — архипелаг?

По време на това плаване на кораба станало произшествие. Моряците откраднали от туземците чувал със сладки картофи.

— Наредих да им ударят дванайсет удара с пръчка — разказва Кук. — Двама от моряците осъзнаха грешката си и приеха наказанието, но третият заяви, че да се ограбват индийците не е престъпление за англичанина. Като размислих, рекох да го затворя в трюма и да не го пускам, докато не се съгласи да получи още шест удара...

След завършване описанието на брегове те на Нова Зеландия, Кук се отправил към Австралия. В Коралово море на Големия бариерен риф с „Индевър" се случило нещастие.

Като се движел край австралийския бряг, Кук го нанасял на картата. С настъпването на мрака решил да отведе кораба навътре в морето и там да дочака разсъмването. Внезапно „Индевър" бил

разтърсен от удар. Килът му застъргал дъното. Висока вълна пренесла барка от другата страна на рифа. Корабът се оказал в падината между две подводни скали.

Корабът трябвало да се облекчи. Кук наредил да хвърлят извън борда няколко оръдия. Отсекли и изхвърлили три реи. Изсипали и чугунен баласт. Газенето на кораба незначително се намалило. Дъното било пробито. С трите помпи моряците непрекъснато изпомпвали от трюма вода.

Пренесли котвата с лодка и я хвърлили по посока към открито море. После обирали котвената верига с шпила, като се опитвали да смъкнат кораба от камъните.

Неравната борба с морето продължила почти цяло денонощие. Силите на моряците, които работели на помпите, свършвали. Кук не бил галеник на съдбата. Но този път му провървяло. Поредният прилив се оказал изключително висок. Корабът изплавал. Шпилът започнал да се върти леко. „Индевър", теглен от котвената верига, се смъкнал от рифа.

Ремонта извършили в устието на най-близката река. Той отнел цял месец. Като го завършили, англичаните извели барка от Коралово море. През Торесовия проток влезли в Индийския океан.

Останалият път не криел опасности. Експедицията пресякла океана и се завърнала в Плимът. Околосветското плаване продължило около четири години.

Семейството на Кук не му се радвало дълго. Не минало много време и той отново бил изпратен на плаване. Възложили му да реши загадката на Южния континент.

Още древните гръцки географи поставяли в южната част на земното кълбо огромен континент. На картите вълните на три океана миели неговите брегове.

Той се простирал от полярните ледове до тропиците.

Капитан Джеймс Кук

Всеки път, когато плавали на юг, мореплавателите откривали земя и я вземали за дългоочаквания континент.

Дори откриването на Австралия не охладило разпалените мечтатели. „Южният континент съществува! — твърдели те. — Богат и благодатен, той чака своите изследователи."

Второто плаване на Кук продължило три години. Като се придържал по меридиана от нос Добра надежда, той достигнал края на антарктическите ледове. След това открил островите Нова Каледония, Южна Джорджия, Южни Сандвичеви острови. При обиколката на земното кълбо корабите на Кук три пъти пресекли Полярния кръг. Експедицията не достигнала бреговете на Антарктида.

Третото пътешествие на капитан Кук било предприето за откриване на северозападен проход. Проход от Атлантическия океан в Тихия търсели откъм Гренландия. Кук трябвало да търси сполука, движейки се от запад.

На 12 юли 1776 година капитанът отново напуснал Англия. По пътя си посетил Нова Зеландия и Таити, Хавайските острови, направил описание на западното крайбрежие на Северна Америка. На края неговите кораби влезли в Северния ледовит океан през Беринговия проток. Тук англичаните нямали успех. Ледени полета преградили пътя на корабите. Цял месец ескадрата на Кук обикаляла край ледовете. Корабите се опитвали да си пробият път ту на север, ту на изток. Наближавала зимата. Ледовете ставали все по-големи. Кук решил да зимува на Хавайските острови. Това посещение на островите станало фатално за него. На 14 февруари 1779 година по време на случайно сблъскване с туземците Кук бил убит.

Кук бил първият, който три пъти обиколил Земята. От последните единайсет години на живота си той прекарал само две години на брега в родната Англия.

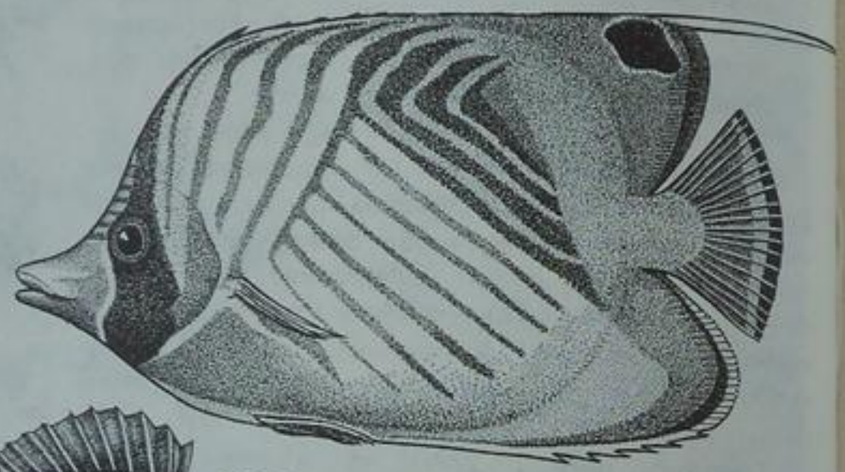
Новозеландски военни пироги

Корабът на капитан Кук „Индевър" — в тропиците

Оръжия на маорите — жители на Нова Зеландия

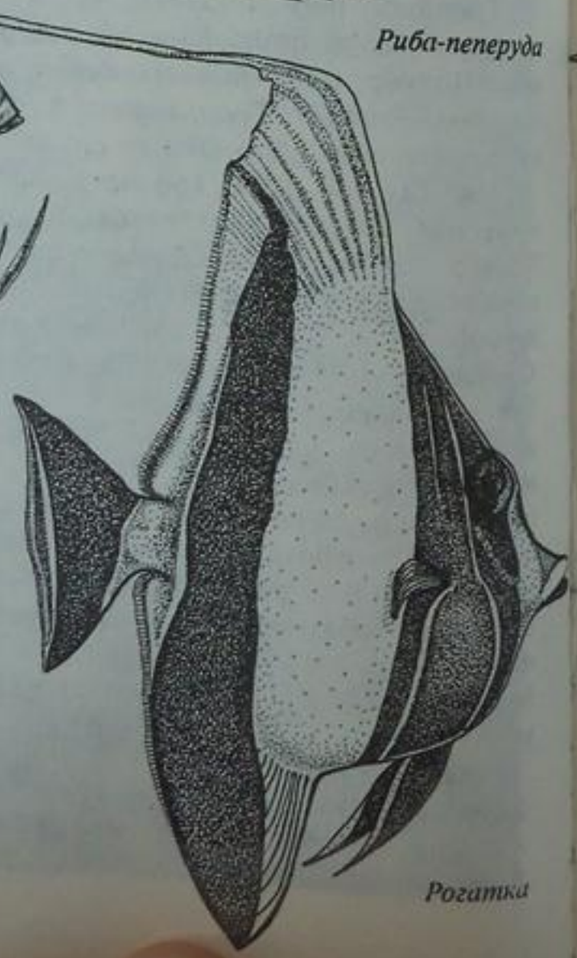
КОЙ ЖИВЕЕ В МОРЕТО

РИБИ ОТ КОРАЛОВИТЕ РИФОВЕ

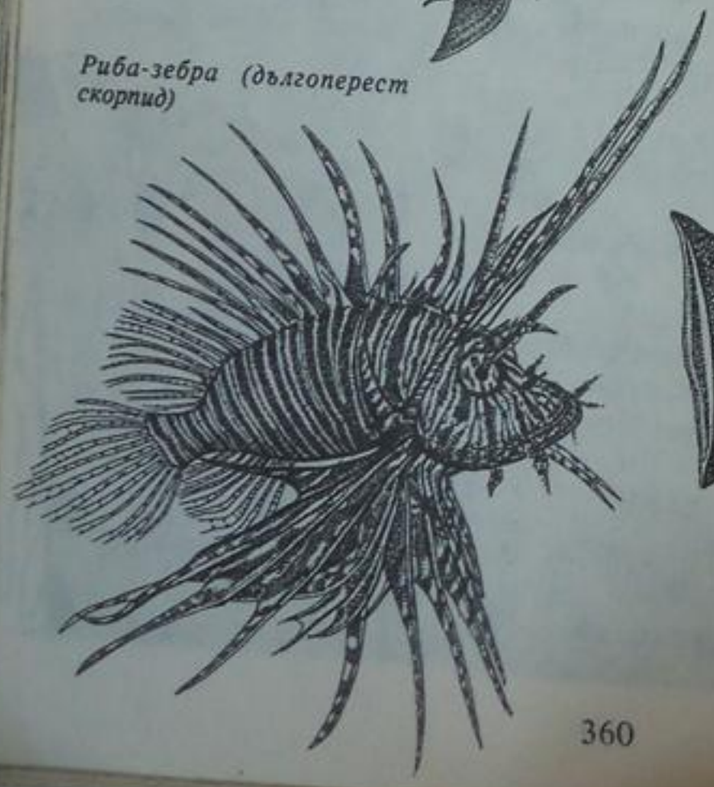


Риба-катеричка

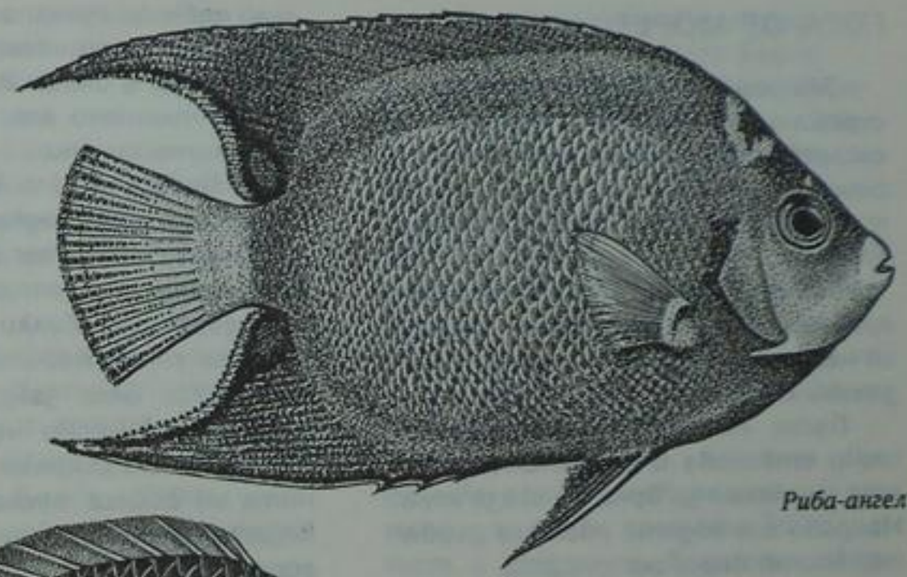
Риба-пеперуда



Риба-зебра (дългоперест скорпид)

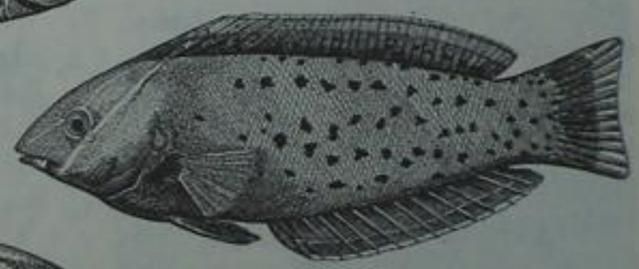


Рогатка



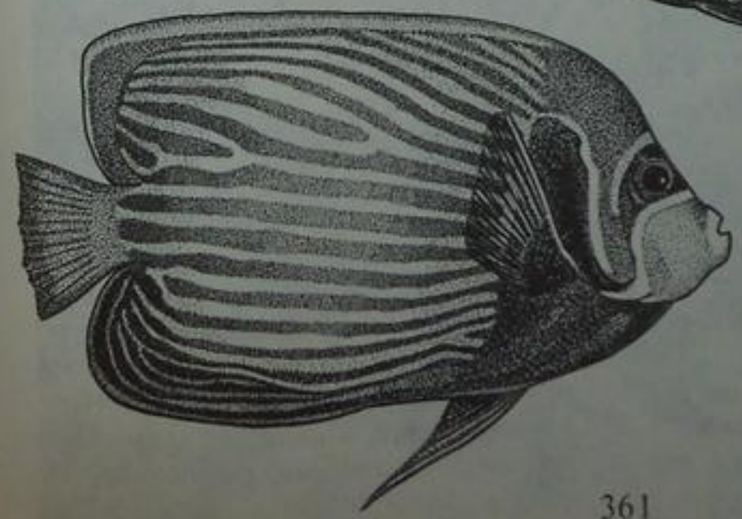
Риба-папагал

Риба-ангел



Ивичест четинкозъб

Морски юнкер



ГОРА ОТ МОРЕТО

Моторът забуча. Лодката се откъсна от борда на кораба и се отправи към брега. Бяхме четирима. Капитанът ни разреши само половин час, за да разгледаме мангровата гора.

Зелената неравна линия на брега приближаваше. Пред очите ни той се накъса и се разпадна на отделни зелени островчета.

Пътя ни преграждаха преплетени стволове и клони. Онова, което мислехме за бряг, се оказа гора. Направо от водата растяха дървета, които опасваха сушата.

Моят приятел Борис спусна във водата опорната кука. Тя опря в дъното.

Като вкарахме лодката навътре в гората, запретнахме крачолите и се прехвърлихме през борда. При приближаването ни десетки пъргави същества, притаени из клоните, се хвърлиха надолу. Те описваха широки полукръгове във въздуха, плясваха във водата и се разбягваха, като трепкаха отчаяно с подобни на крила плавници, оставяйки след себе си пръстеновидни следи.

Един беглец налетя на крака ми. Гребнах го с шепа. Влажната черна рибка уплашено ме гледаше с изпъкналите си очи.

— Виж я ти! — казах и хвърлих непознатата в лодката.

Познах рибката: това беше периофталм, тинест скакач. Приближих дървото. Малки бодливи раци пъплеха по лепкавите клонки. Към ствола се бяха закрепили няколко мекотели в черни черупки. Дървото беше многокрако, извито. Клоните му висяха, пускаха корени във водата и отново се издигаха нагоре.

В тази странна, потопена до коляно във водата гора беше горещо и влажно. Жълтите петна на светлината трептяха по черната вода.

Започна приливът. Водата се издигна. Гората потъваше. Сплетените корени се потапяха, стволовете се скъсяваха, към водата приближаваха тежките месести листа.

Трябваше да се връщаме. Капитанският половин час изтече.

ПАПАГАЛИ ПОД ВОДАТА

Цяла сутрин се занимавахме с нашата кутия.

— Хайде, хайде! — казваше Борис. — Капитанът обеща лодка.

— Коя лодка?

— Най-малката. С двете гребла. От дванайсет до един часа.

— Сега, сега!

Борис беше изрязал с ножовката квадратни парчета от лист прозрачна пластмаса. От тях лепях остъклена фуния — морско око. Черното остро миришещо лепило цапаше пръстите ми, разтичаше се по пластмасата. За щастие то бързо съхнеше. Към единайсет часа „окото" беше готово. В дванайсет ни дадоха лодката.

Корабът беше хвърлил котва в лагуната. Ниският бряг я затваряше като пръстен. На няколко места пръстенът се разкъсваше и бяла пяна бележеше проходите към океана.

Борис пръв скочи в лодката. Той седна при греблата. Подадох му морското око и скочих на кърмата. Лодката се люшна и гребна с борда си вода. Борис извика:

— Какво правиш? Ще я потопиш!

Отблъснахме и се насочихме към брега.

В дълбочината с неясни кафяви петна прозираше дъното.

— Прозрачността е около четирийсет метра! — каза Борис.

Дъното се издигаше. Сред кафявите петна се появиха жълти подмоли. Розови и червени точки се замярkаха под кила.

Приближихме до брега. Тук над водата стърчаха няколко плоски скали. Като бели шапки по тях стояха изсъхнали водорасли. Заобиколихме едната скала. Легнах на кърмата и сложих морското око на водната повърхност.

В неспокойната, покрита със синкава цицица повърхност на лагуната се появи прозорец. Той беше чист и прозрачен. Под мен, сякаш уловено от тъмнината с правоъгълния лъч на прожектора, дъното заигра с всички цветове на дъгата. Покрити с причудливи криво-

лици, тук лежаха релефни мадрепорови корали. В храсталаците от водорасли се тълпяха дребни рибки.

Вгледах се. На кафявата повърхност на коралите святкаха зелените актинии. Над тях се въртеше син рифов костур. Ята рибипеперуди, жълти и високи, прилични на пожарникарски каски, минаха наблизо. Рибите подръпваха нещо.

Около клонест коралов храст се суетяха два червено-зелени папагала. Те отчупваха с масивните си къси клюнове парченца от коралите, като изпущаха от устата си бели облачета мътилка, отхапваха си от тях и дъвчеха.

— Погледни, Борисе — казах аз.

Иззад скалите, бавно движейки плавниците си, изплува дългоперестата риба-пламък. Тя приличаше на птица. Дългите шипове, разперени като ветрило на гърба ѝ, се движеха. Рибата се изгърбваше, свиваше и разгръщаше червените си плавници. Тя се вмъкна сред ятото на рибите-пеперуди. Мина до самата муцуна на рифовия костур. Изплашени от нейното движение, рибите започнаха да се въртят. Те се въртяха като парченца разноцветно стъкло в калейдоскоп.

— Погледни, Борисе, погледни!

Тикнах към него лежащото на водата морско око. Той отпусна греблата във водата, хвана го и се надвеси над него.

Лодката се полюшваше. Зад борда синееше неспокойното водно огледало, изкривяващо картината на дъното.

С най-причудливи форми, оцветени в ярки цветове, обитателите на кораловите рифове денонощно трошат и предъвкват твърдата варовикова маса на коралите.

КАК ГЛУПАВОТО СПАРИ СЕ УЧИЛО ДА ПЛУВА С ОПАШКАТА НАПРЕД

Приказка

Неизброими са враговете на спарито. То непрекъснато се носи назад-напред и се спасява от нечии зъби.

И ето намислило спарито да се научи да плува с опашката напред.

„Ще се науча — мислело си — и тогава да имат да вземат — никой няма да ме хване! Няма да става нужда да се въртя непрекъснато — от всеки ще се измъквам. Само че къде да намеря такава риба, която да ме научи?"

Чуло спарито, че недалеч живее морското конче и че то не плува като останалите риби.

Впуснало се да го търси. Гледа, стърчи от тревата малка конска главичка, с рошава грива и с нос като луличка.

— Ей — извикало спарито, — излизай, конска главо! Трябва да поприказваме.

Люшнала се тревата и от нея изплувала рибка. Плувала изправена, гърдите — напред, опашката — като колелце завита.

— Защо ме викаш?

Разказало ѝ спарито.

— Не — казала рибката, — аз умея да плувам само с главата напред. А ти иди при писията. Казват, че тя също по своему плува. Може би с опашката напред?

Започнало спарито да търси писията.

Излязло на пясъчно дъно.

Плувало и се вглеждало в оранжевия пясък. Пред самия му нос се върти раче-бръмбарче.

Изведнъж от пясъка изскочила някаква риба. Грабнала рачето и се върнала на дъното.

Плувала настрани, а цялото ѝ тяло се мятало като дрипа.

Спарито — след нея.

— Ти ли си писията? — попитало.

— Аз — отвърнала. Легнала на дъното и започнала да се заравя, да хвърля пясък отгоре си с плавниците. Заровила се и само очите ѝ останали да стърчат.

— Ловко плуваш — казало спарито. — А можеш ли с опашката напред?

— Не — отвърнала, — не мога. Но чувала съм, че далеч на юг, в топлите реки, живеят рибата-лист и

перестият сом. Казват, че те умеят всякак да плуват.

Нямало какво да се прави. Отправило се спарито надалеч да търси чудноватите риби.

Дълго ги търсило. Скитало веднъж по топлата река и видяло, че насреща му плава един лист. Кафяв, с тъмни жилки, лопатчицата нагоре, дръжчицата надолу.

А спарито било гладно. „Чакай — рекло си — да си отхапя едно парченце."

Тъкмо се примъкнало до листа и той се преметнал.

Бре! Това било риба! Виси във водата с главата надолу, под брадичката — парченце като дръжчица.

— Виж ти — казало спарито — каква била работата! Ето ти и рибата-лист! Е, хайде, покажи как плуваш с опашката напред!

— Как го измисли! — отвърнала рибата. — Аз мога само така — надолу с главата. Не ми пречи! Не виждаш ли, че се промъквам ей към онази дребна рибка!

И заплувала нататък.

Наложило се спарито да търси перестия сом. Изморило се много, отслабнало, едва си въртяло опашката. „Ще погледна и в последната река и ще се прибирам в къщи" — мислело си.

Влязло в реката и гледа — плува странна риба. На всички риби гърбът е тъмен, а коремчето светло, а при тази е обратно.

Спарито се втурнало към нея.

— Не си ли виждала — попитало — перестия сом?

— Как да не съм го виждала! — отвърнала рибата. — Аз съм перестият сом!

Спарито дори подскочило от радост.

— По-бързо ме научи да плувам с опашката напред! — помолило се то.

Усмихнал се перестият сом, обърнал се нагоре с корема и казал:

— Ето така да плуваш — с гърба надолу, — мога да те науча. Само че цветът ти не е подходящ. Сам знаеш, че трябва да се плува с тъмното нагоре, за да не те забелязват птиците. А относно плуването с опашката напред... Толкова години живея по света, но не съм чувал, че може и така да се плува. Няма такива риби.

Натъжило се спарито, обърнало се и поело обратния път.

Излязло от реката и влязло в морето. Плувало между кораловите клончета, а насреща му бавно-бавно изплувала с опашката напред една риба.

На спарито даже дъхът му спрял.

А рибата си плувала като че ли нищо не е станало. Била плоска, жълта, с черни ивици. Зъбите ѝ — като четинка. През цялата ѝ глава също минавала черна ивица и на нея се виждали очите. Затова пък от всяка страна на опашката имало по едно черно петно. Също като очи.

Плувала си рибата с тези петна-очища напред и по нищо няма да познаеш, че тя плува заднишком.

Започнало спарито да се запознава с рибата и се оказало, че това било рибата-пеперуда, роднина на морския костур.

— Тъй да бъде — казала, — ще те науча да плуваш с опашката напред. Гледай!

Застанала рибата-пеперуда с опашката напред, тласнала с плавниците и тръгнала назад. След това повторила и потретила.

Тъкмо и спарито искало да опита и някъде отстрани изскочила акула. Помъчила се да грабне рибата-пеперуда, но не разбрала къде ѝ е главата и не улучила.

Спарито си плюло на петите. Понесло се напред, хвърляло се от храст на храст. Огледало се — след него рибата-пеперуда лети с главата напред, бие с опашката си водата.

Скрили се те зад един изгърбен червеникав камък, отдъхнали си и спарито запитало:

— Защо ти не плуваше с опашката напред?

А рибата-пеперуда отвърнала:

— Я го виж ти! Опитай се ти да се измъкнеш с опашката напред! На мен още ми се иска да живея... Е, какво, ще продължаваме ли уроците?

— Няма нужда — отвърнало спарито. — С главата напред аз и сам мога да се измъквам. Всичко хубаво!

Така спарито и не се научило да плува с опашката напред. Но до ден днешен е цяло. Макар и с главата напред, все успява да се измъкне.

БАВНИ И МЪЛЧАЛИВИ

Мозъчен корал

Тридакна, от външната страна на която се е заселил корал

„Славата на морето“

Плувайте бавно над самото дъно. Не гледайте храстовидните водорасли, не обръщайте внимание на рибите.

Търсете раковини.

Атолите на Тихия океан са любимото място на мекотелите. Бавни и мълчаливи, те се движат между цепнатините на скалите или бразгят сивите коралови пясъци на лагуните. Само следите, подобни на къртичина, издават техния път.

Ето че по дъното пълзи лилаво, с бели и жълти петна, закръглено порцеланово парче, прилично на стоножка. Лежат червен и черен конус, между камъните се е маскирал един жив обел камък. Това е тридакната — чудовището сред мекотелите. Нейните два сифона, изнесени нагоре, едва забележимо помръдват — мекотелото диша. Раковината е неговата крепост.

За тридакната се разказват легенди. Разказват се случаи за загинали събирачи на раковини, които непредпазливо са докоснали това мекотело. Тежките каменни крила на черупката се затварят и човекът се оказва в истински капан.

Има хора, които са посветили живота си за събиране на тропически раковини. Най-знаменита от тях е „Славата на морето“. Само няколко такива черупки се намират в колекциите на любителите. Разказват, че един колекционер купил за баснословна сума три раковини и веднага счупил двете с чук. Третата станала още по-ценна.

„Славата на морето“ е неповторима. По нейната блестяща повърхност се преливат всички цветове на дъгата.

КОРАЛОВИТЕ СТЕНИ

На пръстени, на гроздове, на вериги сред морето са разсипани острови. Опасва ги бяла пяна. Зелените листа на палмите като шапки висят над сивия пясък.

Това са коралови острови. Те са създадени не от вулкани, не от морски наноси, не от земетресения. Построили са ги мънички морски животинки — коралови полипи. Всеки от тях живее във варовита обвивка, която построява, като добива варовик от морската вода.

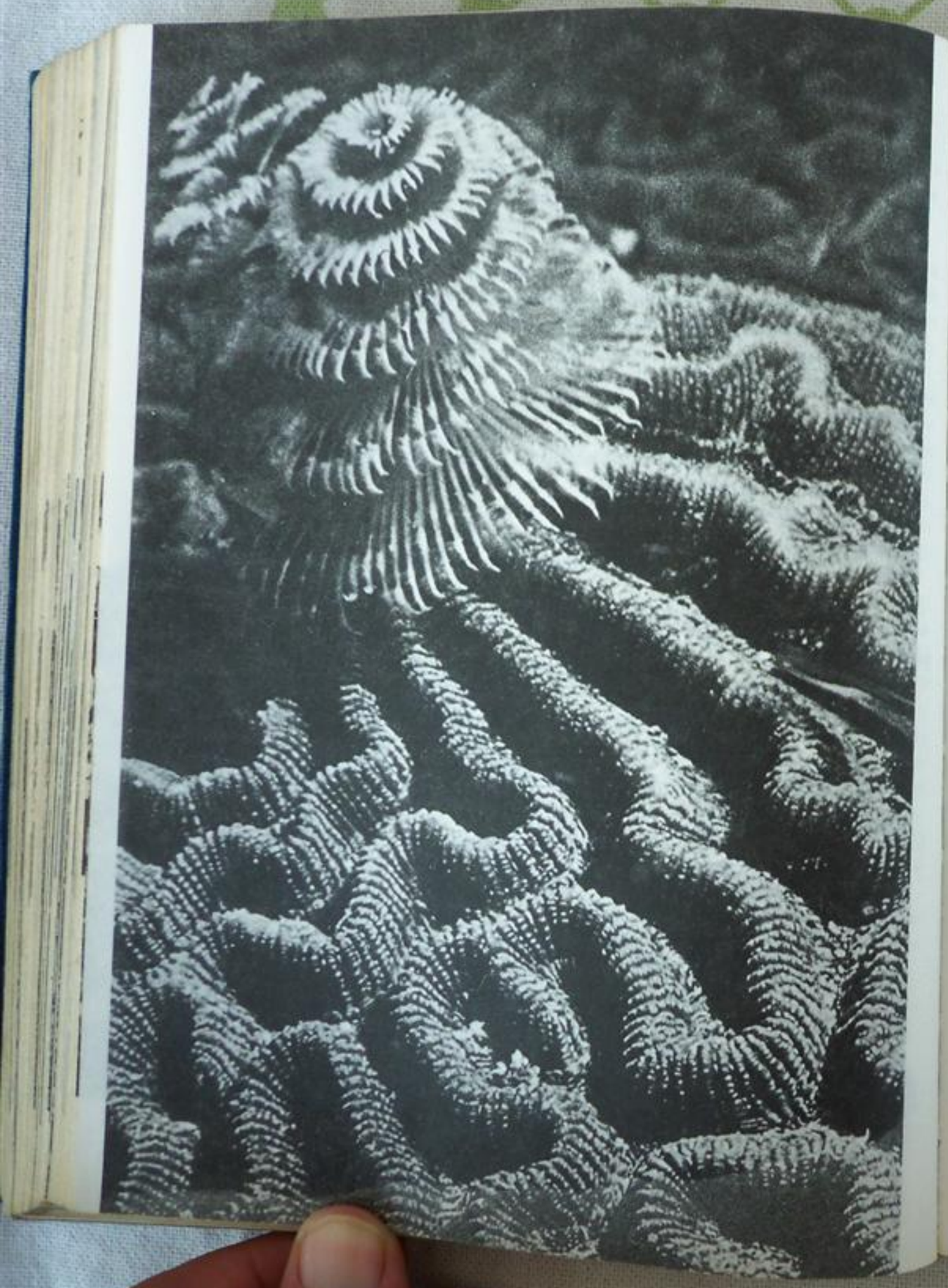
Полипите са милиони. Техните варовикови къщички срастват помежду си и образуват плочи, стени, кули.

Веднъж учените пробили коралов остров на дълбочина 350 метра. Навсякъде срещали еднородна варовикова маса.

Но полипите не живеят на поголяма дълбочина от 50 метра. Как е станало, че от дъното са се издигнали тези огромни стени?

Учените дават следното обяснение. Коралите обичат светлината. Те се заселват на плитчините около островите. След това островът по някакви причини започва да потъва. Той потъва, а коралите бързо надстрояват около него стена. Когато островът съвсем изчезне под водата, на повърхността остава само коралов пръстен.

Този пръстен се нарича атол.



РАЗГОВОРИ НА БАКА

— Но каква гора може да има в морето? Празна работа, още първият щорм ще я разпилее.

— Да предположим, че няма да я разпилее. В обикновената гора всяко дърво има един корен, а в мангровата — десет. Всеки от десетте се е хванал за дъното и нищо не е в състояние да го откъсне!

— Не разбирам: две карти на един и същи бряг, а на едната мангровият бряг е нарисуван тук, а на другата — там. Объркали са се картографите!

— Не. Просто едната карта е по-стара, а втората — по-нова. Мангровата гора настъпва в морето. В дъждовния сезон кални потоци текат от брега към мангровия лес. Гората задържа почвата, камъните, дъното става по-плитко, издига се.

— Морето настъпва към пустинните брегове и отстъпва пред мангровите.

МОРСКИ ЕЗИК

ГРУНТ

Да погледнем на картата. Какво е дъното тук?

— Написано е: „камък".

— Лошо... А тук?

— Едър пясък.

— Едър пясък — добре е.

За всеки грунт /дъно, почва/ моряците имат свое название според материала, от който е съставен: глина, тиня, глинеста тиня, пясък, черупки, едър пясък, чакъл, камъни, каменни плочи, скали...

Добре е, когато под кила има едър пясък. На такъв грунт не е опасно да стоиш на котва. А сред камъните може и да загубиш котвата си — ще се заклещи под някоя двайсеттонна скала и... отпиши я — не можеш я измъкна. А едрият пясък е удобен грунт — мек, рохкав, котвата добре се забива и после лесно се измъква.

МОРСКИ ИСТОРИИ

— Да, всичко се случва по време на плаване... Веднъж нашият кораб се намираше до един остров. Събрахме се компания и отидохме да се разхождаме в гората. А в гората — безброй много риби! Бягат по дърветата като врабци. Започнахме да ги ловим кой с шапка, кой просто така — с ръце. Наловихме много.

— Е, брат, ти май нещо...

— Какво, не вярваш ли? Гората беше мангрова. А рибите — тинести скакачи. В такава гора не само това се случва. Един кораб навлязъл в река. Екипажът заминал в отпуск. Върнал се, а корабът стои на брега, наоколо — блато. Реката я няма. Реката течала в мангрова гора. Дърветата я изяли!

БУТИЛКОВА ПОЩА

В бутилката, която извадихме от водата в Коралово море, имаше три предмета: снимка на две животни, парченце бял камък, завит в яркосиня хартия, и писмо. Ето ги.

„Скъпи приятели!

Аз живея на самия бряг на морето. Сутрин слънцето изгрява право от водата срещу моя прозорец. Нашата къща стои сама и хората рядко ни посещават. В началото на март аз отивам да уча в училището в града. Сега е декември и слънцето отдавна е изгорило всичката трева. Няма с кого да играя. Излизам на брега и гледам как минават корабите. Аз намерих на брега парченце , взех снимката, която направи моят баща направо от прозореца на нашата къща, и ги сложих в тази бутилка

Нека това писмо бъде поздрав за вас от далечната

Видя се, момиченцето е забравило да се подпише на писмото, а водата малко го е повредила. Тя е размила и част от показаното на снимката.

Къде живее това момиченце? На брега на кое море? Какво е странното клонесто камъче, поставено в бутилката? Какво животно е фотографирано?

ЗАГАДЪЧНАТА
РИСУНКА

ко животни и колко
расли са нарисувани на
пинката?

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. Коя околосветска експедиция е загинала в Коралово море?

2. Какво ще стане с подводната част на корабите, които идват в Коралово море от Балтийско?

3. Защо водораслите в тропиците растат на значително по-големи дълбочини, отколкото в моретата на умерените ширини?

4. Защо наричат мангровото дърво „живородящо“?

5. Кои тропически риби се хранят с насекоми? Как ги ловят?

6. Има ли корали в Черно море?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „АРАБСКО МОРЕ“

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

А — венецианска гондола.

Б — куфа, кръгла арабска лодка.

В — каяк на гренландските ескимоси, лека бърза лодка. Могат да я влачат през ледовете.

Г — катамаран, много устойчива двукорпусна /или с балансьори/ лодка на полинезийците.

ВИКТОРИНАТА

1. Акулата. Има даже преходни форми: акула-пила и пилоносен скат.

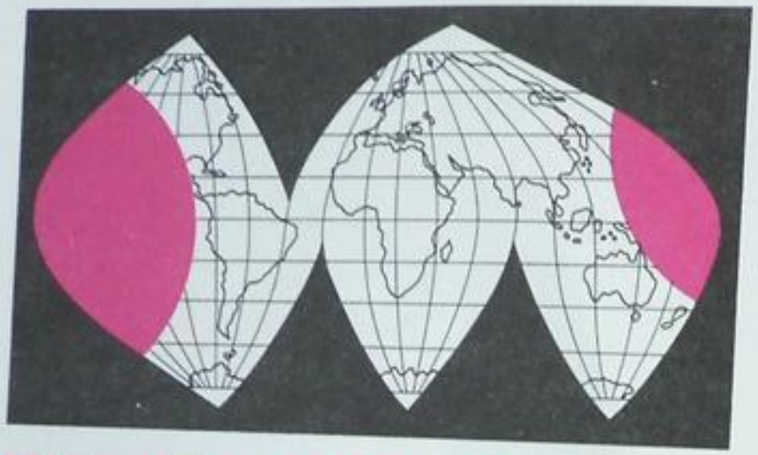
2. Карско море.

3. Включват, за да предават светлинни сигнали или да водят разговори чрез морзовата азбука.

4. Бананите са нежни и бързо развалящи се плодове. За превозването им се строят специални кораби-банановози. А ябълките са непретенциозни.

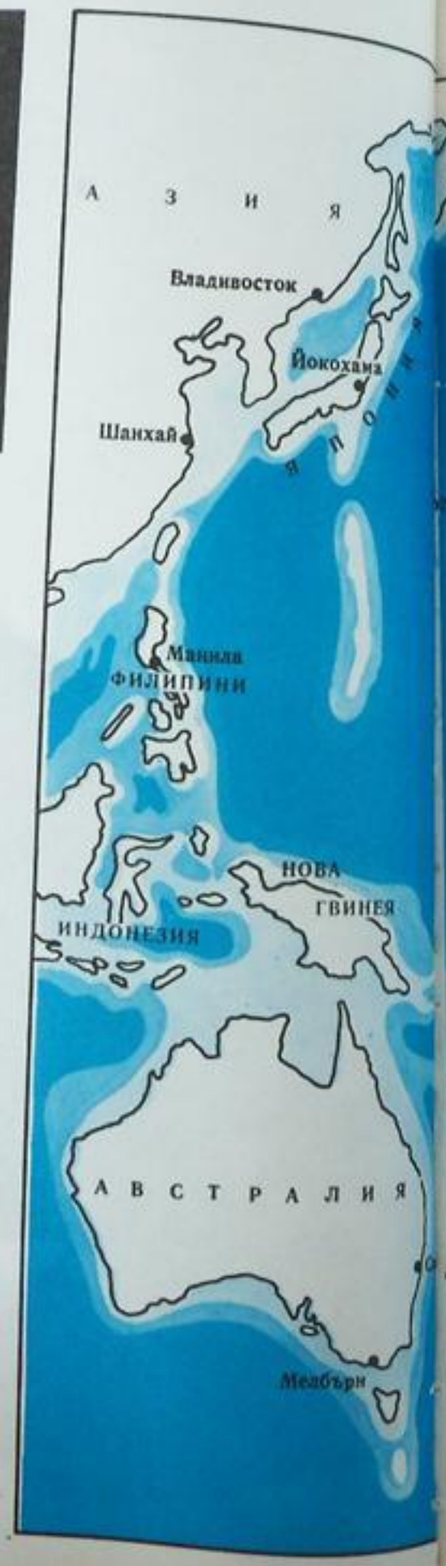
5. Строят. По реките, които се вливат в Персийския залив, жителите плават в куфи — кръгли кошници, замазани с асфалт. В много страни строят железобетонни плаващи докове, плаващи работилници, десантни кораби, баржи. Плаващи железобетонни жилища и работилници строят и в Корабостроителния завод „Г. Димитров“ във Варна.

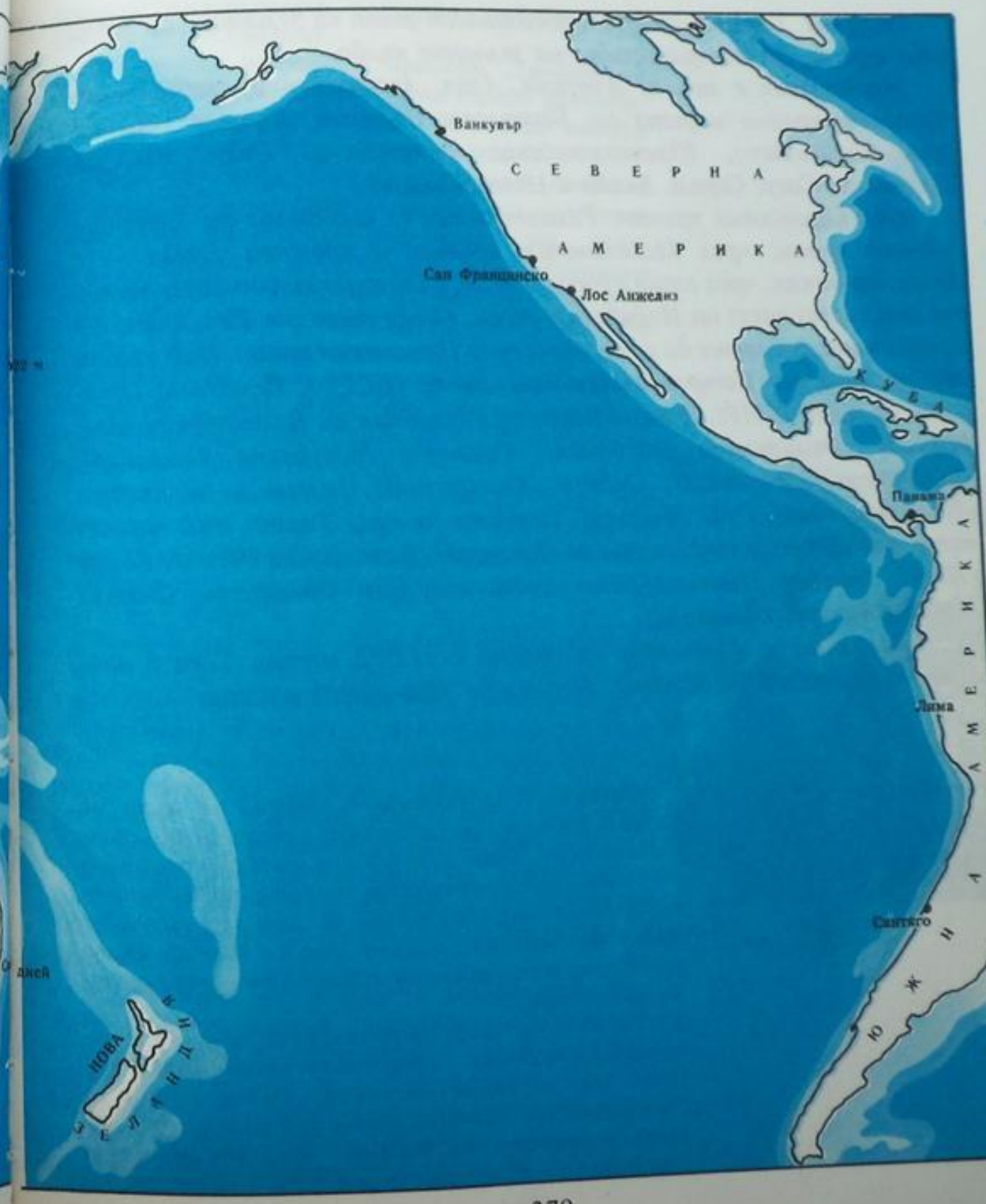
6. Има. Това са морската лисица и морската котка, които се срещат и по българското крайбрежие.



ТИХИ ОКЕАН

Безкрайните спокойни води





ЛОЦИЯ. Тихият океан е най-големият океан на Земята. Той заема една трета от повърхността на земното кълбо.

Разположен е между Америка, Азия, Австралия и Антарктида. Неговите крайни морета са: Беринговo, Охотско, Японско, Жълто, Източнокитайско, Южнокитайско, Филипинско, Сулу, Яванско, Целебеско, Саву, Серам, Банда и Новогвинейско.

Чрез Беринговия проток Тихият океан се съединява със Северния ледовит океан; чрез Магелановия проток и протока Дрейк — с Атлантическия; чрез серия протоци — от Сингапурския до Торесовия — със северната част на Индийския океан. Освен това от Тихия океан в Атлантическия може да се премине през Панамския канал. Най-големи пристанища са: Петропавловск-Камчатски /СССР/, Йокохама /Япония/, Шанхай /КНР/, Хонкон-Виктория /колония на Великобритания/, Манила /Филипинска република/, Сингапур /република Сингапур/, Джакарта /Индонезия/, Сидней /Австралия/, Окланд и Уелингтън /Нова Зеландия/, Сува /Фиджи/, Папеете /остров Таити, тъй наречената отвъдморска територия на Франция/, Валпарайсо /Чили/, Каляо /Перу/, Панама /Панама/, Лос Анджелиз, Сан Франциско, Сиатъл /САЩ/, Ванкувър /Канада/.

Най-голямата дълбочина на океана е 11 022 метра. Това е най-дълбокото място на Земята. Нарича се Марианска падина.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

Пустинни са водите в северната част на океана. Тук може да се плава със седмици, без да се срещне земя. Само Хавайските острови пресичат пътя от Азия към Америка. На Хаваите климатът е изключително постоянен. Живачният стълб на термометъра цяла година леко се колебае около +25°. Над островите се извисява вечната зеленина на палмите.

Но тези острови са почти сами сред безбрежната синя пустиня. Бавно текат океанските води. Носи ги могъщо течение, съперничещо с Гълфстрийма. Топлото течение Курошио започва край бреговете на Япония, носи се южно от веригата на Курилските острови и преди да достигне Алеутските острови, завива край бреговете на Америка.

Японските рибари го наричат „Течение на смъртта". По-рано на техните кораби двигателите са били голяма рядкост. Поети от потока Курошио, корабите безследно изчезвали.

Южната част на океана наричат понякога Южните морета. Това е зоната на източния пасат. Той духа ден след ден, година след година, хилядолетие след хилядолетие. Наклонена равномерна мъртва вълна се движи по следата на ветровите вълни. Тя се издига над рифовите бариери, окръжаващи острова, и с трясък се стоварва върху брега. Удар след удар разтърсват каменните основи на острова. Белите пръски на прибоя като фонтани излитат над върховете на кокосовите палми.

Това е зоната на хилядите острови. Коралови и вулканични, те му се издигат с остри конически върхове над океанската равнина, му като плоски пръстени едва забележимо се нареждат по дължината на хоризонта.

Нощем над океана пламват хиляди звезди. Те горят като огромни сини лампи в тъмното тропическо небе. От водата към небето се издига насрещна светлина. Океанът фосфоресцира. Като разпалени въгленчета се мятат зад борда на кораба светещи рачета и риби. Понякога от дълбините се издигат цели огнени съзвездия: това са калмари, полупрозрачни, окичени с вериги фенерчета; към повърхността на водата изплуват и се приближават скатове и акули. Водата свети и подобно на течен пламък се стича по плавниците им.

Черно небе, черна вода и между тях няма граници... По океана плават кораби; лагът ритмично чука в щурманската рубка, отброявайки изминатите мили; включеният ехолот безшумно чертае равна линия — дълбочината е постоянна. И така седмица след седмица.

Наистина е огромен този океан.

ЛОЦИЯ. Тихият океан е най-топлият от океаните. Температурата на водата му при екватора е +26, +29°. Солеността е 35‰. Най-високи са приливите в залива Кук /американското крайбрежие/ – 12 метра. Тихият океан е океанът с най-големите вълни. В южните четиридесетградусови ширини те достигат височина 15 метра и дължина до 300 метра. Ледове се срещат само в северната и южната част. На север те се спускат до бреговете на Япония. На юг отделни ледени планини се срещат край нос Хорн.

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

ПЪТЕШЕСТВИЕТО НА МАГЕЛАН

На 9 юли 1522 година на брега на остров Сантяго от архипелага Зелени нос от борда на испанския кораб „Виктория" слезли странни хора.

На въпроса на португалците кои са и откъде идват, моряците отговаряли объркано.

Всички били измъчени и болни, денят 9 юли смятали за сряда, макар всъщност да било четвъртък.

Когато португалците задържали лодката с подозрителните моряци, корабът вдигнал ветрила и отплавал на север...

Към Европа се връщал единственият от корабите на флотилията, отплавала преди три години от испанско пристанище близо до Севиля.

Завършвало първото в историята околосветско плаване...

Когато веднъж, накуцвайки, от приемната на португалския крал Мануел излязъл бедно облечен благородник, нито една глава не се обърнала след него. Името на този благородник на никого нищо не говорело; боевете, в които бил ранен, били забравени; молбата, с която се обърнал към краля, била съвсем обикновена. Още един обеднял моряк молел да го изпратят начело на експедиция, за да търси богати земи.

Името на този благородник било Фернандо Магелан.

След година-две, като минал испанската граница, той се явил в двора на младия крал Карл и повторил молбата си. Португалецът обещал, като заобиколи Америка, да открие най-късия за-

паден път към островите на подправките – към Молукските острови и към Индия. Молбата на Магелан била поддържана от влиятелни хора.

Ползата от пътешествието била пресметната и не били забравени щетите, които ще понесе морската търговия на враждебната Португалия.

На 26 юни 1519 година кралят благоволил да утвърди Магелан за началник на експедицията.

Пет кораба и двеста шестдесет и пет души били дадени под командуването на капитан-генерала на експедицията. На 20 септември 1519 година корабите излезли в океана и поели курс към Канарските острови. По-нататък флотилията обърнала на юг, пресякла екватора и след тримесечно плаване приближила брековете на Южна Америка. В залива Сан Хулиан Магелан решил да остане да зимува.

Фернандо Магелан

Тук първото нещастие очаквало капитан-генерала. Слабата храна и страхът от бъдещите лишения разложили дисциплината на корабите. Испанските моряци смятали за унизително да бъдат командувани от португалец. Предвождани от няколко офицери, те вдигнали бунт. Въстаналите завладели три от петте кораба.

В тези сурови минути съдбата на експедицията сякаш била решена. Но Магелан действувал бързо. Той не се двоумял при избора на средствата. Като избрал шестима верни хора, той ги изпратил с писмо на един от разбунтувалите се кораби. Докато капитанът му, подхилвайки се, четял писмото, един от шестимата забил в гърлото му кинжал. Към кораба бързо приближила втора лодка. Корабът бил завладян.

Като наредил корабите напреко на залива, Магелан отрязал пътя на бунтовниците за бягство. Изплашени от бързите му и решителни действия, въстаналите се предали. Съдът действувал бързо. Тялото на убития капитан било обезглавено. След него най-напред отрязали

Татуиран жител на Нова Зеландия

Магелан в протока под Южна Америка

ръцете и краката, а след това и главата на капитана на втория кораб. Още двама от инициаторите на бунта били свалени на брега без храна и оръжие.

Магелан простил на екипажите на корабите, защото разбирал, че по-нататък не може да плава без моряци.

През август корабите напуснали залива и се отправили на юг. По пътя си те много внимателно изследвали всеки залив. Магелан вярвал, че рано или късно ще бъде намерен проток към Тихия океан. През това време загубили първия кораб. Той се разбил на скалите, когато изследвал един от заливите.

През октомври корабите вече се спуснали далеч на юг и на края пред тях се открил тесен криволичещ залив. Ескадрата влязла в него. Заливът ставал все по-дълбок. От двете страни се издигали сурови заснежени планини. Нощем на южния бряг горели огньове. Магелан нарекъл този бряг Огнена земя.

Опасното плаване в протока продължило двайсет и два дни. Изпратен на разузнаване, единият от корабите дезертирал.

Като преминали криволичещия проток, останалите три кораба излезли в океанския простор.

На моряците, измъчени от опасното плаване в теснините, той се сторил безбрежен и тих.

Ден след ден корабите на испанците плавали на северозапад.

Четири месеца те не видели нищо освен спокойни води. Четири месеца нито една буря не налетяла на корабите. Над мачтите неизменно светело слънцето. Горещият въздух трептял над нажежените дъски на палубите.

Италианецът Антонио Пигафета, когото Магелан взел със себе си да води дневника на пътешествието, писал:

„Ние се хранехме със сухари, но това вече не бяха сухари, а сухарен прах, смесен с червеи, които

Карта на пътя на Магелан според сведенията на Антонио Пигафета

изядоха най-хубавите сухари. Тази храна силно миришеше на урина от плъхове. Пиехме жълта вода, която от много дни вече гниеше. Ядяхме също и волската кожа, която опасваше гротреите, за да не се претъркват вантите. От действието на слънцето, дъждовете и ветровете тя беше станала неимоверно твърда. Накисвахме я в морска вода в продължение на четири-пет дни, след това я поставяхме за няколко минути на разпалени въглища и я ядяхме. Често се хранехме и с дървени стърготини. Плъховете се продаваха по половин дукат парчето, но и за тази цена беше почти невъзможно да се набавят."

Офицерите молели Магелан да се върнат. Но той бил непреклонен: с всеки изминат ден приближавали заветните земи.

На края, на 6 март 1521 година, от водата се издигнали зелените върхове на палмите. Срещу корабите един след друг се появявали брегове на атолите, окръжени от разпенени пръстени. Това били Марианските острови.

Магелан повел флотилията си към Филипините.

Жителите на Филипинските острови се оказали изключително гостоприемни. За дреболии — огледалца, гребенчета, мъниста — те мъкнели на корабите планини от плодове, заклани пра-

Пироги от Маркизките острови

сета, вода и ориз. Болните били свалени на брега и там бързо се поправили.

Можело да се плава по-нататък.

Но Магелан решил да помогне на местния цар във войната против неговия съсед. Той слязъл на острова и начело на отряд от 60 души влязъл в бой с туземците. Първият успех бързо бил сменен от неочаквана опасност. От гората на брега излязъл неприятелски отряд от 1500 души. Над испанците завалял град от копия и стрели. Залповете на мушкетите само временно спрели тъмнокожите войни.

— Назад към лодките! — изкомандувал Магелан. Той отстъпвал последен.

В този момент отровна стрела се забила в крака на капитан-генерала. Втора стрела го ранила в ръката. Магелан изтървал меча. Сразен едновременно от няколко удара, той паднал във водата.

Жител на Патагония

Това станало на 27 април 1521 година.

За Магелановите спътници пътят към родината се оказал труден.

От трите оцелели кораба се наложило да запалят единия, втори бил пленен от португалците. Командуването на последния кораб поел щурманът Ел Кано. „Виктория" пресякла Индийския океан, девет седмици чакала попътен вятър край нос Добра надежда, два месеца си пробивала път на север през Атлантика. От глад и скорбут загинали още 20 души.

След несполучлив престой край островите Сантяго Ел Кано се отправил към брековете на Европа, които достигнал в началото на септември.

На 6 септември 1522 година „Виктория" хвърлила котва в пристанището Сан Лукар де Барамеда. Само един кораб от петте и само седемнайсет души от двеста шестдесет и пет се върнали в родината.

Околосветското плаване — мечтата на хиляди мореплаватели — било завършено.

ОКЕАНСКАТА ВЪРТЕЛЕЖКА

Ветровете и теченията в Тихия океан са постоянни и величествени. Те гонят водните маси от единия до другия край на океана. Слънцето е двигателят на тази съвършена и неспирна машина. Представете си нагретите от вертикалните слънчеви лъчи екваториални води. Над тях се издига непрекъснатият въздушен поток. Влажен и топъл, той образува тежки облаци, поражда проливни дъждове и краткотрайни бури.

На негово място от север и от юг се устремяват потоците на умерен топъл въздух. Вследствие въртенето на Земята те се отклоняват на запад. Така се раждат пасатите: североизточният — в Северното полукълбо и югоизточният — в Южното.

Пасатите притискат и гонят океанската вода. Две пасатни течения пресичат океана. Те поемат и влекат със себе си дървета, докарани в океана от американските реки, стволове на палми, паднали на островните брегове.

Някога птици, гущери, малки животни, оцелели в клоните им, са заселили по този начин всички острови на Океания.

На мястото на отминалата вода от север и от юг идва нова и огромната въртележка, която наричат океан, продължава бавно да се върти.

КОЙ ПЪРВИ Е ОБИКОЛИЛ ЗЕМЯТА

На този въпрос обикновено, без да се замислят, отговарят:

— Магелан.

Като помислят, казват:

— Ел Кано.

С последното твърдение е трудно да се спори. Докато се ровели в екипажните списъци на Магелановите кораби, учените обърнали внимание на едно име. На Магелановия кораб плавал робът Енрике — малаец, докаран в Европа по време на едно от първите плавания на Магелан.

След смъртта на капитан-генерала Енрике избягал. Той се скрил на един от Филипинските острови. Оттук, по-бързо от всеки, той се върнал в родината си.

Следователно, ако Енрике е останал жив и се е добрал до родната Малая по-рано от завръщането на Ел Кано в Испания, то той е първият човек, обиколил земното кълбо.

И все пак не е той.

На младини Магелан служил в португалските колонии в Индийския океан. Веднъж флотилията, в която бил офицер, стигнала до остров Банда. Този остров се намира в същия район, където десет години по-късно Магелан загинал.

И все пак първият, обиколил Земята, е Магелан.

ОКОЛОСВЕТСКИ МОРЕПЛАВАТЕЛИ

Първите експедиции, обиколили Земята, са: на португалеца Фернандо Магелан /1519–1522 г./, на англичаните Френсис Дрейк /1577–1580 г./ и на Томас Кавендиш /1586–1588 г./, на холандеца Оливер ван Поорт /1598–1601 г./.

В продължение на столетия само тези четирима мореплаватели са рискували да се впуснат в толкова опасен път. При това последните трима били... морски разбойници. Те нямали какво да губят.

Руските околосветски експедиции започнали по-късно. Това били научни експедиции. Първата от тях е с корабите „Надежда" и „Нева" /1803–1806 г./, водена от Крузенщерн и Лисянски.

А в наши дни все по-рядко се срещат капитани от далечно плаване, които поне веднъж да не са обиколили Земята.

ПЪРВИЯТ БЪЛГАРСКИ ОКОЛОСВЕТСКИ РЕЙС

23 април, 1964 година!

Този ден варненци посрещнаха първия български кораб, извършил околосветски рейс.

В продължение на 210 дни минал през три океана и през осемнадесет морета.

Капитанът от далечно плаване Иван Станчев рапортува:

— Екипажът на моторен кораб „Георги Раковски" успешно завърши своето околосветско плаване...

И в тези къси мигове пред капитана сякаш отново се изниза целият рейс.

На 27 август 1963 година кораб „Г. Раковски", натоварил 44 вършачки и 9400 тона стоки, тръгна за братска Куба. Оттам натовари 10 230 тона кубинска захар за Китай. Пътьом се отби в пристанище Кингстън на остров Ямайка – да вземе гориво. На 14 ноември 1963 година остави зад себе си Панамския канал. За пръв път български кораб плаваше в Тихия океан. След осемнадесет дни корабът спря в красивата столица на Хавайските острови Хонолулу. Времето на престоя беше кратко. Всяка минута се използваше за преглед на машините, боядисване, проверка.

Новата 1964 година екипажът на моторен кораб „Г. Раковски" по-

срещна в Айой — японска кораборемонтна база.

След ремонта от японските пристанища Явата, Хирохата и Чиба бяха натоварени 10 500 тона метали за Италия.

Отново паметен ден. Корабът пресече 180-ия меридиан. Всеки стана с един ден по-млад. На всички им беше странно.

Строгият иначе капитан Станчев се пошегува:

— Дано не научат за това отчетниците, че няма да ни признаят този ден за работен!

На тържеството с весел ритуал морският бог Нептун прие за свои жители първите българи-магелановци.

От Хонолулу до китайското пристанище Дайрен в продължение на четиридесет денонощия моряците осъмваха само между небе и вода.

След кратко спиране в Сингапур капитан Станчев поведе кораба през Индийския океан. Тук бурите налитаха внезапно и отминаваха също така неочаквано. Но по-страшна от тях беше горещината. 38, 39, 40 градуса на сянка. Но моряците устояха. Всеки изминат ден ги приближаваше към родното Черно море. Удивително е това чувство за родно море. След дълго плаване, наближиш ли на десетина дни път от родината, мислиш си: „Вече сме у дома!" Най-дълги бяха часовете на разтоварването в Неапол и Генуа. Защото до Варна оставаха седемосем дни път. Тук пролетта беше разлистила дърветата, беше ги облякла в бяло. А каква красота ги очаква във Варна...

На 23 април 1964 година, на двеста и десетия ден от тръгването, корабът застана на варненския кей.

„Добре дошли, родни магелановци!"

РОЖДЕН ДЕН

Младият моряк Коста прекарваше по цял ден на палубата.

Вече осми ден насреща им е само огромният океан. Нито брегове, нито клонче във водата – нищо. Зад кърмата играят делфини. Раз ! – появява се черен плавник. Два! – изчезва под водата.

На вечеря Коста не го свърташе на едно място. Повъртя лъжицата в чинията, каза „благодаря“ и се премести на шахматната масичка. Когато всички се прибраха, Коста приближи до

стенния календар. „Така-а... 13 юли...“ Повдигна листчето. Всичко е наред – следва 14-и. Утре е неговият рожден ден!

След това се мушна под влажния чаршаф и стисна очи. „Тън-тън!“ – кънтяха стените. В светлото прозорче-илюминатор се люлееха звезди.

Накрая звездите се разляха и потънаха някъде встрани.

Сутринта Коста отвори очи. В илюминатора жълтееше небето.

Първата му работа беше да надникне в каюткомпанията. Край стенния календар бяха капитанът и един от механиците. Капитанът нещо обясняваше на механика.

Коста се промъкна зад тях и между раменете им погледна календара. Вместо 14 юли тук вече стоеше листчето с цифрата 15.

На Коста му се стори, че корабът се преобръща.

– Какво се е случило? Днес трябва да бъде 14-и! Аз имам рожден ден! – възкликна той.

Капитанът се засмя.

– Така ли? – каза той. – Вчера, братко, пресякохме линията за смяна на датите. За нас 14-и юли тази година няма да има.

– Какво?

– Няма да има. Погледни тази линия на картата! Тези, които я пресичат като нас от изток на запад, пропущат в календара един ден. А тези, които плават от запад на изток, повтарят същата дата. На техните кораби например днес е 14-и юли и утре пак ще бъде 14-и.

Капитанът започна да обяснява още, но Коста вече не го слушаше.

На обяд Коста не отиде на храна. Той седеше под спасителната лодка на кърмата и разсеяно гледаше към водата. Както и преди, зад кърмата лениво се преобръщаха делфините.

Големият океан се нижеше от двете страни на кораба.

ЧЕТВЪРТЪК ИЛИ СРЯДА?

Ето защо моряците на Ел Кано са объркали датите на седмицата!

Те не са изпълнили правилото за смяна на датите. Впрочем по тяхно време такива правила още не е имало.

Корабите на Магелан плавали от изток на запад. Всеки ден те догонвали слънцето. Всеки ден за пътешествениците бил с няколко минути по-дълъг, отколкото за хората, които живеят на едно място. И от тези минути се е събрало цяло денонощие.

Сега на картите на Тихия океан е прокарана една линия. Като я пресичат, корабите, плаващи от изток на запад, прибавят още един ден в календарите си. Корабите, плаващи от запад на изток, повтарят деня. Те бързат срещу слънцето и денонощията им са по-къси.

Погледнете картата. Линията за промяна на датите върви по 180-ия меридиан. Тя отстъпва встрани само за да не пресича островите.

ВЪСТАНИЕ В ОКЕАНА

През 1787 година край бреговете на остров Таити се появил английски военен кораб. Ветроходът се държал странно. Като се отдалечил много в океана, той спуснал лодка. В лодката стоял човек в капитански мундир, а около него – няколко моряци. От кораба им хвърлили чувал със сухари и им спуснали бъчвичка с прясна вода. След това корабът вдигнал ветрилата и заминал.

Така започнал бунтът на екипажа на „Баунти“ срещу капитана на кораба.

Капитан Блай не разговарял с хората. Той мълчаливо се разправял с тях. По време на пътя от Англия той пребил няколко моряци. Офицерите поставил в карцер. Всички на кораба били полугладни. Биели моряците не с пръчки, а с насмолено въже.

Въстанали и моряците, и офицерите. Като свалил Блай и тези, които се страхували да подкрепят метежа, екипажът на „Баунти" се върнал в Таити. Там взели със себе си няколко таитянски семейства и отново се отправили на път. Търсели малко известен и безлюден остров.

След пет месеца скитане намерили такъв остров. Остров Питкерн станал убежище на метежниците. Те изгорили „Баунти", за да не може никой да избяга от острова.

Така сред океана се родила малка колония. Започнали години на упорита борба с природата, с глада, със самотата.

Удивителна е не само съдбата на бунтовниците. Капитан Блай, свален в лодка сред океана, не мислел да се предава. Той издигнал малко ветрило и насочил лодката на запад. Повече от месец плавала командата на суровия капитан сред урагани, дъждове и нощен студ. Когато изяли и последния сухар, на хоризонта се показала земя. В същия ден Блай изпратил в Англия рапорт за бунта.

След рапорта в Лондон се явил и самият той.

Адмиралтейството назначило комисия за разследване. Историята за издевателствата на Блай над командата на „Баунти" и неговото плаване с лодката поразили и най-висшите чиновници.

— Вие сте истински моряк, капитан Блай — казал му адмиралът, когато го приел. — Но аз няма да ви подам ръка.

„Баунти". Такъв бил бунтовният кораб

Бунтовниците трябвало да бъдат наказани. Две фрегати били изпратени да търсят въстаналия екипаж. Двайсет години след бунта те хвърлили котва до остров Питкерн. Капитаните имали заповед: да съдят бунтовниците и да изпълняват присъдата на място.

На брега слязъл въоръжен отряд.

Но на Питкерн живеели вече не бунтовниците, а техните деца. От участниците във въстанието жив бил останал само един — седемдесетгодишен старец.

Капитаните на фрегатите не се решили да го докоснат.

И сега на Питкерн може да се срещнат туземци, чиято кожа е посветла, отколкото на другите островитяни. В езика, на който те говорят, са се запазили много староанглийски думи.

Това са потомци на бунтовниците от „Баунти".

СПЪТНИЦИ И КОРАБИ

Над Земята се носят спътници. Пи-сукат радиостанции — изпращат към спътниците сигнали, млъкват — приемат сигнали от Космоса. Към небето са насочени телескопи и радиолокатори — инженерите проверяват как работят спътниците. А спътниците имат много работа. Едни се трудят за астрономите, втори — за физиците, трети — за моряците.

Американският спътник „Транзит“ е навигационен. По него като по звезда корабът може да определи мястото си в морето. Положението на спътника във всеки момент от времето е много точно определено, а да се приемат радиосигнали от него не е трудно. В небето винаги има няколко такива спътника. Корабът насочва към тях антените на радиоприборите. Чувате ли сигнала — „бип“, „бип“?...

— Щурман, нашето място?

— Движим се добре!

Корабът трябва да знае и прогнозата за времето. И тук спътникът е незаменим. Съветската станция „Сонда-6“, като приближава Земята, фотографира нейната облачна покривка. Погледнете: над Черно море и по-голямата част от Африка е ясно, а по-край атлантическото крайбрежие пълзи мрачно време. Облаците тук са се свили като два огромни охлюва. Два циклона един след друг се движат на североизток. Скоро в Средиземно море ще се надигне щорм.

Метеорологическите спътници непрекъснато правят такива снимки. Те са верни приятели на моряците.

КРИЛАТИТЕ КОРАБИ

Пресичаме най-големия океан на Земята. Ден след ден срещаме работни влекачи, танкери, лесовози. Слушаме разкази за кораби, тласкани напред от винтовете, за машини, в които са скрити хиляди конски сили.

Рядко си спомняме за ветроходите, рядко ги срещаме. А именно на тях хиляди години е принадлежало морето. Те първи са преплавали океаните, открили са Австралия, Америка и Антарктида. И сега през тихите летни дни те замислено скитат по рейдове и пристанища.

Американският клипер „Господарят на морето" — 1852 г.

Клипер в океана, средата на XIX век

Вдясно — транспортен барк от началото на XX век. Отдавна вече по моретата плават параходи, а тези великолепни кораби не се предават. До дълбока старост те отстоявали правото си да служат на хората. Техните капитани обърнали последните страници в историята на големия ветроходен флот.

Барк

Бриг

Бригантина

Баркентина

Рангоут и ветрилно стъкмяване на двупалубен линеен кораб от края на XVIII век:

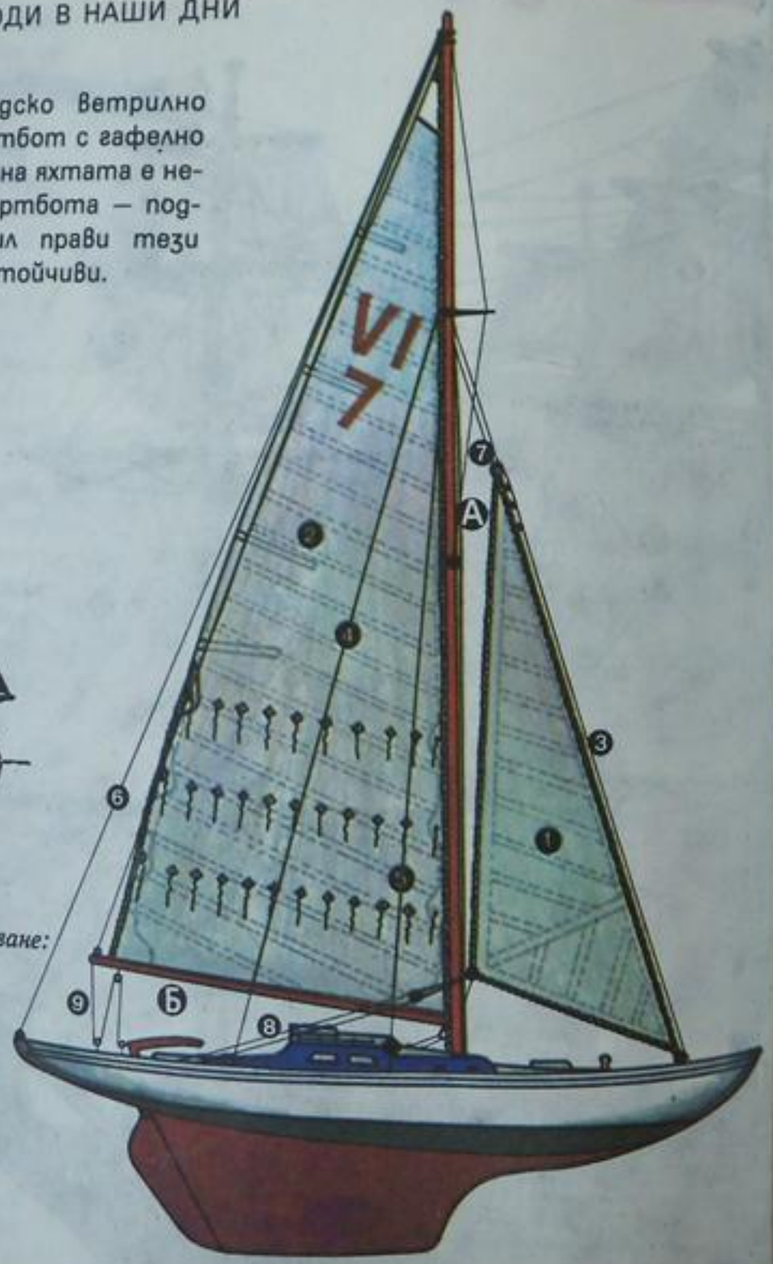
1 – бушприт; 2 – утлегар; 3 – фокмачта; 4 – форстенга; 5 – форбрамстенга; 6 – гротмачта; 7 – гротстенга; 8 – гротбрамстенга; 9 – бизанмачта; 10 – крюйсстенга; 11 – крюйсбрамстенга; 12 – бизангик; 13 – фокарей; 14 – формарсрей; 15 – форбрамрей; 16 – форбомбрамрей; 17 – гротрей; 18 – гротбомбрамрей; 19 – бегинрей; 20 – крюйсмарсрей; 21 – крюйсбомбрамрей; 22 – блиндгафели; 23 – гротмарсрей; 24 – гротбрамрей; 25 – крюйсбрамрей.

А – домкливер; Б – кливер; В – форстенстаксел; Г – фок; Д – формарсел; Е – форбрамсел; Ж – форбомбрамсел; З – грот; И – гротбрамсел; К – бизан; Л – крюйсмарсел; М – крюйсбрамсел; Н – блинд; О – гротмарсел; П – гротбомбрамсел; Р – крюйсбомбрамсел.

СПОРТНИ ВЕТРОХОДИ В НАШИ ДНИ

Яхта с бермудско ветрилно стъкмяване и швертбот с гафелно стъкмяване. Килът на яхтата е неподвижен, а на швертбота — подвижен. Тежкият кил прави тези ветроходи много устойчиви.

Швертбот



Яхта с ветрилно стъкмяване:
А — мачта; Б — гик;
1 — стаксел;
2 — грот;
3 — щаг;
4 — бакщаг;
5 — ванти;
6 — ахтерщаг;
7 — стакселфал;
8 — стакселшкоти;
9 — гротшкот
С помощта на фаловете се вдигат ветрилата, които се управляват чрез шкотите.

ЗВУКЪТ ВЪВ ВОДАТА

Във водата се гмурва човек. Равен, тих шум изпълва ушите му. Това е шумящата в ушите кръв.

Бавно движейки плавниците, той се спуска до самото дъно. Тишина... Изведнъж — чук, чук! — сякаш до самото ухо.

Изплува. Около него няма никой. Потапя глава във водата и отново чува: „Чук, чук!" Звънко, отчетливо. Оглежда дъното — може би там се крие тайнственият източник? Не, нищо няма.

Тогава отново изплува и като повдига глава над водата, започва да оглежда залива. Далеч в неговия край, забулена в люляковата вечерна мъгла, работи машина, която забива в дъното железни шпунтови греди.

Над водата ударите не се чуват. А под водата ти се струва, че машината работи до теб...

Звукът се разпространява много добре във водата. За една секунда той изминава 1500 метра, ако попадне в слой вода с много добра проводимост, пробягва по него хиляди километри почти без да отслабва. Такъв слой се нарича „звуков канал".

ХИДРОАКУСТИЧНА СТАНЦИЯ /ХИДРОЛОКАТОР/

На корабите има много прибори-роднини.

Жирокомпасът и магнитният компас са братовчеди.

Механичният лаг и хидродинамичният лаг са баща и син.

Ръчният часовник и хронометърът са работната Пепеляшка и нейната капризна сестра.

А ехолотът и хидролокаторът са близнаци. Само че единият работи прав, а другият лежи на една страна.

„Клинг!" — от хидролокатора, както и от ехолота идва звуков сигнал. Той изпреварва кораба, дотичва до скалите, ледовете или до подводницата. „Клинг!" — след като се отрази, връща се обратно. И пак по времето на неговото завръщане моряците узнават разстоянието до опасното място.

ОБЪРКАНИ ВЪПРОСИ

– Значи, хидролокаторът измерва разстоянието?

– Разстоянието.

– А ехолотът – дълбочината?

– Дълбочината.

– И имат еднакво устройство?

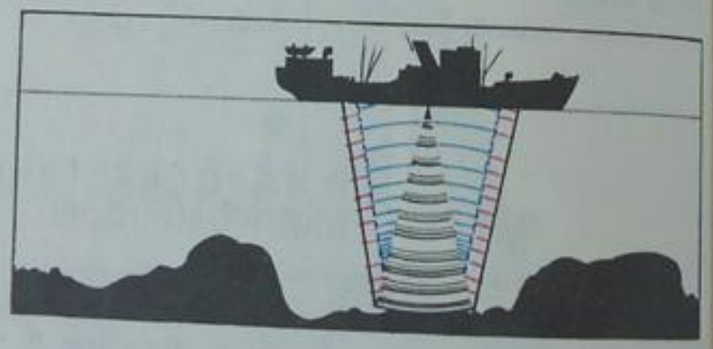
– Много си приличат.

– А не може ли да се използва само единият прибор? Ще се насочва ту надолу, ту напред. Според случая.

– Може. Рибарите имат такива прибори. С тях те измерват и дълбочината, и рибните пасажи гърсят.

– Не, измислил съм го още по-добре. Самият кораб да се обръща. Добре ли е?

– Гледай да не го преобърнеш!



САМО ЕДНО ДЪНО ЛИ ИМА МОРЕТО?

Случва се и така. Плава кораб, включил ехолота. Приборът работи, изпраща надолу звукови сигнали, получава отраженията им. Колкото по-дълбоко е дъното, толкова по-дълго няма сигнал. Щом сигналът дойде, на прибора можеш да видиш дълбочината. И изведнъж – два сигнала – един по-рано и втори – по-късно.

Какво е това? Да не би да има двойно дъно?

Както искате, така го и наричайте. Просто корабът преминава над дълбочинен слой с много студена или с много солена вода. Такъв слой отразява сигнала на ехолота като дъно...

Наричат го течен грунт.

А истинското дъно е по-дълбоко, но ехолотът и него отчита.

КОРАБ-АКРОБАТ

Корабът излиза в морето. Той плава край зелените острови, обхожда белите вълни над рифовете, лавира между плитчините. Като избягва всички опасности, излиза в открито море, известно време се полюшва от леката вълна и изведнъж... започва да потъва.

Ето вече е изправен. Само носът му стърчи над водата. Кърмата е дълбоко под водата. Помощ!

Не е необходимо да се вика помощ.

Този кораб се нарича „Флип". В кърмата му има прибори, които записват подводните звукове.

Когато кърмата на „Флип" е потопена, приборите се намират на дълбочина 100 метра. Завършват записите и „Флип" изплава: отново корабът си е кораб.

А когато той стои изправен, моряците вървят по стените на каютите. Като мухи!

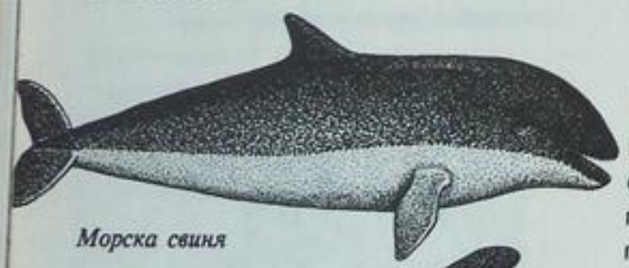
За съжаление „Флип" е несамоходен. В морето го води влекач. Но въпреки това той е един твърде необикновен кораб.

КОЙ ЖИВЕЕ В ОКЕАНА

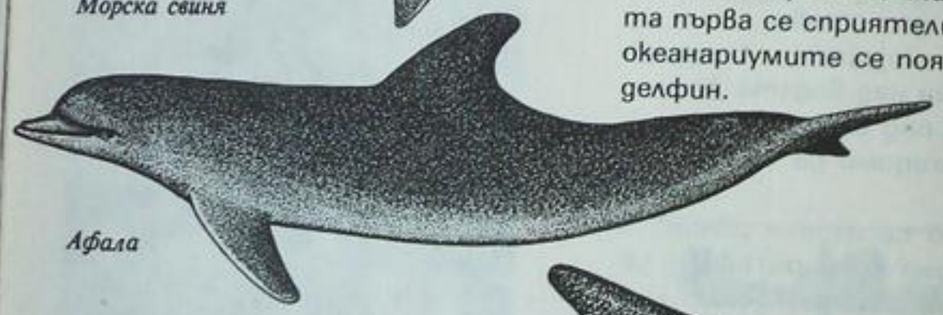
ДЕЛФИНИ

У делфините, тези малки зъбати китове, хората са открили разум, съвсем неочакван за мрачните подводни жители.

Най-големият делфин е гринда. Един от най-малките е морската свиня. Най-умният делфин е афалата. От морските животни афалата първа се сприятелила с човека. В океанариумите се появява и сивият делфин.



Морска свиня

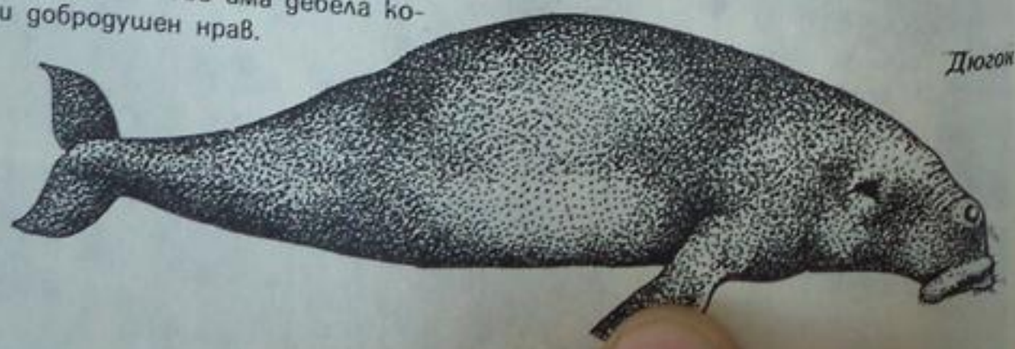


Афала

Гринда

СИРЕНИ

Някога морски сирени наричали приказни полуриби, полудевойки. Сега така наричат трудноподвижните морски бозайници дюгон и ламантин. Ето как изглежда дюгонът – далечният роднина на сухоземната крава! Той има дебела кожа и добродушен нрав.



Дюгон

ПЕЛОРУС-ДЖЕК И ОПО- ДЖЕК

Половин век разделя тези две истории. Обединяват ги едни и същи води и герои.

През 1888 година пътниците на неголемите параходи, които правели рейсове в протока Пелорус /в протока Кук – Нова Зеландия/, обърнали внимание на странното поведение на голям сив делфин. Щом видел кораб, делфинът се отделял от стадото и бързо се спускал към него. След като го пресрещнел, делфинът заставал до вълнореза и плавал заедно с парахода, като постоянно изскачал от водата. От време на време животното се отдалечавало, сякаш показвало курса, и отново се завръщало.

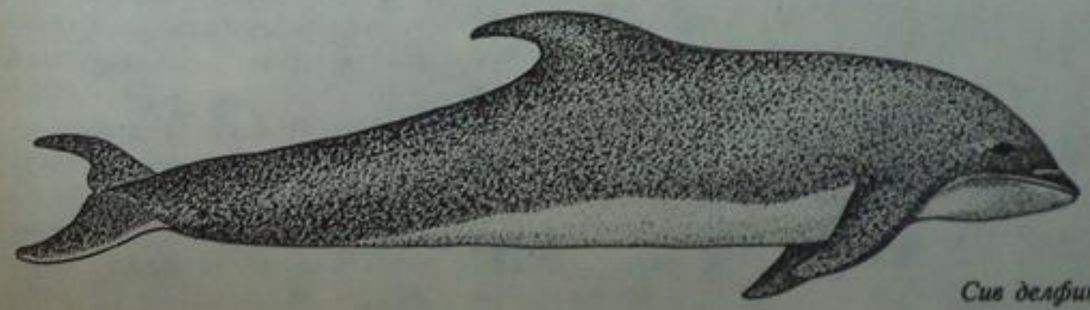
Този весел пилот съпровождал всеки кораб, който влизал или излизал от протока Пелорус. Като плувал редом с кораба, делфинът се почесвал в борда му, докосвал с муцуната си вълнореза. Като стигнел до изхода на протока, делфинът рязко свивал встрани и се отправял към своето стадо.

Минавали години. Моряците и пътниците свикнали с животното.

– Вижте, ето Пелорус-Джек! – викали те, щом видели във вълните сивото блестящо тяло.

През септември 1904 година във всички пристанищни градове на Нова Зеландия бил разлепен губернаторски указ. „Забранява се да се посяга на рибоподобния бозайник с прякор Пелорус-Джек, който съпровожда корабите в протока Кук....“ – се казвало в указа.

Необикновеният пилот плувал заедно с моряците двайсет и четири години. През 1912 година случайно



Сив делфин

бил ранен от корабен винт и загинал.

Трудно е да се обясни защо, но наследникът на неговата слава се родил в същите води.

През 1955 година в залива Хакянга Харбър,близо до местността Опонони,се появил млад делфин-афала. Той доплувал до самия плаж и разрешавал да го пипат с ръце, премятал се във водата, играел с децата.

Най-смело от децата било момиченцето Джил Бекер. То се сприятелило с делфина. „Опо-Джек" – така възрастните нарекли нейния другар.

Рано сутрин Опо-Джек се появявал до плажа. Изваждал главата си от водата и търсел момиченцето. Щом забележел в другия край на плажа неговата синя гумена шапчица, с огромни скокове се хвърлял натам. Като доплувал до самия бряг, Опо се преобръщал на една страна и лежал, очаквайки кога Джил ще започне да го гали по муцуната.

Вестниците и радиото разнесли новината за делфина-чудо по цяла Нова Зеландия. В Опонони се изсипвали тълпи от туристи.

Дошли и хора с кинокамери. С прозрачни зелени козирки над очите те цял месец снимали филм за питомния делфин.

Ако времето било хубаво и всичко готово, а Опо-Джек се бавел, извиквали го от морето. За целта пускали мотор на лодка. Щом като чуел тракането на мотора, Опо послушно изплувал от дълбините. Джил сядала на гърба му или плувала до него. Когато момиченцето изостанело, делфинът търпеливо го изчаквал. Ако то се гмурнело и доста дълго се задържало под водата, Опо-Джек внимателно започвал да го побутва с муцуната си нагоре. Животът на Опо прекъснал внезапно и загадъчно. Веднъж намерили трупа му недалеч от брега. По тялото му нямало никакви рани.

В покрайнините на Опонони има гробище. Недалеч от него има самотен гроб. Това е гробът на първото морско животно, сприятелило се с човека.

Казват, че тук е издигнат паметник. Стремителен делфин мълчаливо и упорито се издига нагоре, сякаш се стреми да се откъсне от камъка.

МОРСКИЯТ ЦИРК

Корабът ни се намираше в Калифорнийското пристанище близо до Лос Анджелиз. Товарът ни се бавеше от железопътния транспорт. Беше през юни, горещо и скучно.

– Да отидем на цирк! – предложи помощник-капитанът.

Взех фотоапарата си и тръгнахме.

Циркът се намираше извън града, под открито небе.

Много се учудих. Какъв ще е този цирк? Има места за зрителите, а манеж няма. Вместо манеж – кръгъл басейн с вода.

Настроението ми се развали. Нали циркът – това са клоуните? А клоуните винаги падат. Може би тези ще падат във водата? А аз не обичам това.

Купих си вестник, направих си шапка от него и я сложих на главата си. Заредих фотоапарата, нагласих скоростта и зачаках.

Засвири музика, представлението започна.

От неголям канал в басейна излезе салче. На него стояха момиченце в бяла рокличка и куче. Поводите от салчето отиваха право във водата. Тук беше впрегнат делфин, който бавно плуваше.

Ето каква била работата! Зарадвах се, че попаднах на такова представление. Момиченцето със сала направи кръг около стените на басейна и делфинът го откара обратно в канала.

След това започнаха да излизат акробатите. Два делфина с бели хълбоци. По команда те изскачаха от водата и летяха във въздуха като закачени

с въженце. Хоп! Хоп! Над водата спуснаха обръч и делфините започнаха да скачат през него.

След това над басейна се надвеси кран.

На края на стрелата на малка площадка стоеше човек. В ръцете си държеше дълбока паница с риба. Делфините един по един изскачаха от водата и грабваха риба право от ръцете на човека. Не издържах и изръкоплясках.

– Артисти! – каза помощник-капитанът. – Сега ще има и клоуни.

През това време басейнът се подготвяше за игра. Веднага познах каква

ще е играта. В двата края на басейна поставиха табла с обръчи. Под всеки обръч имаше вързана мрежичка. Баскетбол!

Двата отбора – животни с червени и животни със сини шапчици – се приготвиха. Съдията свирна със свирката и хвърли в средата на басейна бяла топка.

Първият делфин хвана топката с уста и силно я хвърли! Топката поемаха втори, трети... Тя се завъртя и попадна под таблото. Тогава делфин с червена шапчица подскочи и – цоп! – топката влезе в обръча. Кош!

Пръските летяха към публиката като дъжд.

И тогава видях, че към края на басейна се промъква човек с тъмен костюм и с шапка.

В такава горещина!

Човекът приближи края на басейна и започна да си дава вид, че е много увлечен от играта. Той се накланяше над ръба, накланяше се и на края – бух! – полетя във водата.

Клоун! Изведнъж разбрах, че това е преоблечен клоун.

Стана ми много неприятно. Станах, за да си отивам. Но преди това ре-

ших да фотографирам делфините за спомен.

Приближих до самата вода.

Делфините летяха като торпеда. Бялата топка с плясъци скачаше по малките вълнички.

Изглежда, апаратът ми бил закрепен лошо за калъфа. Когато се наклоних напред, за да снимам отблизо, почувствувах, че калъфът е празен.

Не видях дали апаратът ми е паднал във водата или не. Видях само как под мен се метна черносиньо тяло и замря. Като удряше с опашката си стената на басейна един делфин-афала стоеше наполовина измъкнал се от водата. В устата си държеше моя апарат. Беше му трудно да се задържа така и през цялото време ме стрелкаше с блестящите си добри очи.

Протегнах ръка и си взех апарата. В публиката заръкопляскаха. Може би и мен са приели за подставено лице.

Не си отидох. Върнах се на мястото си и стоях до края на това удивително представление.

Да плуваш на делфин! Още древните легенди разказват за хора, плували на гърба на делфин

Рисунката на гръцка ваза от V век преди нашата ера показва нимфа, плуваща на гърба на делфин

КАКВО ВИЖДА ДЕЛФИНЪТ?

Странни неща изнасят понякога мрежите, хвърлени в морето!

Колко пъти те са донесли от морските дълбини делфини с повредени очи.

Как живеят те? Над това никой не е мислил.

Трябвало да се случи нещо необикновено, за да се замислят хората.

Веднъж в океана бил убит огромен кашалот. Когато измъкнали животното на палубата и започнали да го режат, всички удивено възкликнали: многотонният гигант бил съвършено сляп. Сляп с двете очи и както показвали многогодишните налепи в очните ябълки, сляп твърде отдавна.

Как е живял той, как се е хранел, как заедно с останалите китове е извършвал дълги преходи?

Отговорът не дошъл скоро. Дали го хидроакустиците — хората, които подслушват звуковете под водата. Оказало се, че като плават, китовете и делфините издават звуци.

За какво?

Учените се досетили: делфините виждат... слушайки — като слушат отразените звукове.

Те имат свой хидролокатор — точен и сигурен.

Ето делфинът се гмурва. Гъст мрак го окръжава.

Прозрачността на водата е само няколко метра. Но животното се държи уверено. То издава едва доловимо писукане. Остро отправеният сноп звукови вълни се понася напред, изпреварвайки животното. След това идват отразените звукове — ехото. Ситни, накъсани. Те изменят посоката, „плуват" някъде встрани. Това е риба, ята риби. Те са още далеч, но делфинът се втурва да ги преследва. Все по-бързо и по-бързо се връщат отразените сигнали — разстоянието се намалява. Вече може да се различи една риба от друга. Вдясно се появява скала: отразеният от нея сигнал е голям и неподвижен. От бързо изменящите се сигнали на рибите делфинът си избира най-големия.

Още няколко удара с опашката и от зеления полумрак изплуват тъмни петна.

Ята! А ето и най-голямата риба. Скок и плячката вече е в острите зъби.

Бавно движейки челюсти, делфинът се изкачва нагоре. Глътка въздух — и отново преследване.

ОБЪРКАНИ ВЪПРОСИ

— А може би делфините умеят и да говорят?

— Помежду си? Вероятно да. Във всеки случай сигналите, с които те се предупреждават един друг, са известни.

— „Ехе-хей, идвай тук!" — така ли викат?

— Не. Те свирят. Да предположим, че като чуят двойно изсвирване — сигнал за помощ, — афалите се хвърлят към другаря си, без да мислят за опасността. Известни са например случаи на масово самоубийство на китове. Стотици животни се хвърлят едно след друго в плитчината. Някои учени смятат, че животните са бързали да откликнат на зова на своите събратя, попаднали в беда.

— Значи, и те имат сигнал „SOS" ? Спасете, казват, нашите души!

— Нещо такова.

МЕЖДУНАРОДЕН СИГНАЛ ЗА БЕДСТВИЕ
„SAVE OUR SOULS" („SOS!")
/„СПАСЕТЕ НАШИТЕ ДУШИ!"/

ГЛАСОВЕ ПОД ВОДАТА

Като изучавали разговорите на делфините, учените записали много сигнали. Ето някои от тях.

Най-важният: „Елате бързо на помощ!" За него вече стана дума. Това е двойно изсвирване.

Сигнал за страх: „Заплашени сме от опасност!" — остро пукане; прилича на звука от почукването с две павета под водата.

„Боли ме!" — силен звук, приличащ на изкривичаване на прасе.

„Махни се оттук!" — сигнал за заплаха. Учените казват, че този сигнал прилича на удряне с длани или на тракане на челюсти.

„Елате тук, срещнах нещо интересно!" — тънък писък. По този сигнал около любопитния предмет бързо се събира стадо делфини.

Хората, които работят с делфини, казват, че те могат да свирят, да грухтят, да тракат, да скърцат, да бръмчат, да мяукат, да лаят, да вият. Всички тези звуци трябва да се изучат.

Мисля, че скоро те ще ни потрябват.

И първото, което човекът ще каже на своите веслоопашати другари, ще бъде: „Елате тук, аз срещнах нещо интересно!"

МОРСКИ ЕЗИК

ЗАПЛЕТЕНИТЕ ДУМИ

– Защо по-рано езикът на моряците е бил толкова заплетен? Слушаш и нищо не разбираш. „В изправения такелаж на шхуната влизат стоманен ватервулинг, долен блиндбакщаг, гротстенванти...“ – някаква безсмислена дрънканица!

– Така ли мислиш? Тогава слушай. „Фазите, които излъчват станциите, са строго синхронизирани. За да се свържат показанията на декометрите с линиите на всяко семейство хиперболи...“ Това е от последния „Справочник на капитана“ – описание на радионавигационните системи. Обяснява се как да се определя мястото на кораба в морето с помощта на радиото.

– Да-а... Излиза, че ветрилата са прибрани, но от заплетените думи моряците не са се избавили!

МОРСКИ ИСТОРИИ

– Веднъж ни се случи такова нещо, че като го чуеш, ще те заболи коремът от смях. Корабът ни се намираше на котва в Тихия океан. Но така беше застанал, че 180-ият меридиан минаваше точно по средата му. Носът беше в едното полукълбо, а кърмата – в другото. Като изтичаш от носа на кърмата, веднага си прибавяш едно денонощие. Ако искате, вярвайте, ако искате—не: един моряк толкова много тича, че си натрупа цял месец за допълнителна заплата!

– М-да, спечелил е... Но почакай! Дори и вашият кораб да се е изхитрил да застане така на котва, то моякът нито един ден в повече не е успял да си прибави. Всеки път, когато е тичал обратно – от кърмата на носа, – трябвало да изважда спечеленото денонощие!

БУТИЛКОВА ПОЩА

Писмото, намерено в поредната бутилка, прочели трима: моряк, биолог и историк. То стояло на масата пред тях, избеляло, с размазано мастило, в гънките на рисувателната хартия блестяла морска сол.

В писмото било написано:

Март, 1710 г.

Който отвори този стъклен съд, нека знае, че ние сме жертва на морската стихия, отнесени от течението Курошио от бреговете на Япония към скалите на този остров. Жесток тайфун отнесе нашите ветрила. Три месеца корабът ни се движеше на изток, влачен единствено от силата на водата. След това пресякохме екватора и се спуснахме толкова много на юг, че последните две седмици слънцето престана да залязва отвъд хоризонта. Когато стъпихме на брега, определихме ширината на мястото по Полярната звезда и по Южния кръст – 27° на юг. Скоро видяхме слонова костенурка, която излизаше от водата. По тези белези разбрахме, че сме попаднали на Галапагоските острови. Тези острови се намират недалеч от крайбрежието на Южна Америка. Нито един човешки крак не е стъпвал на тези вулканични, посипани с пепел камъни от времето, когато тук през 1522 година е бил Магелан. Всяко денонощие тук има отлив, който носи бедствие на морските обитатели. На брега остават мъртви риби, дребни октоподи и тюлени. Втори ден до брега доплават айсберги. Наближават полярната зима и нощ. Елате ни по-бързо на помощ, които и да сте вие, намерили този вопъл на отчаянието, затворен в крехката обвивка!

– Странно писмо! – възкликнал морякът. – Написано е на английски, месецът и годината са указани според европейския календар, а мастилото и хартията са японски.

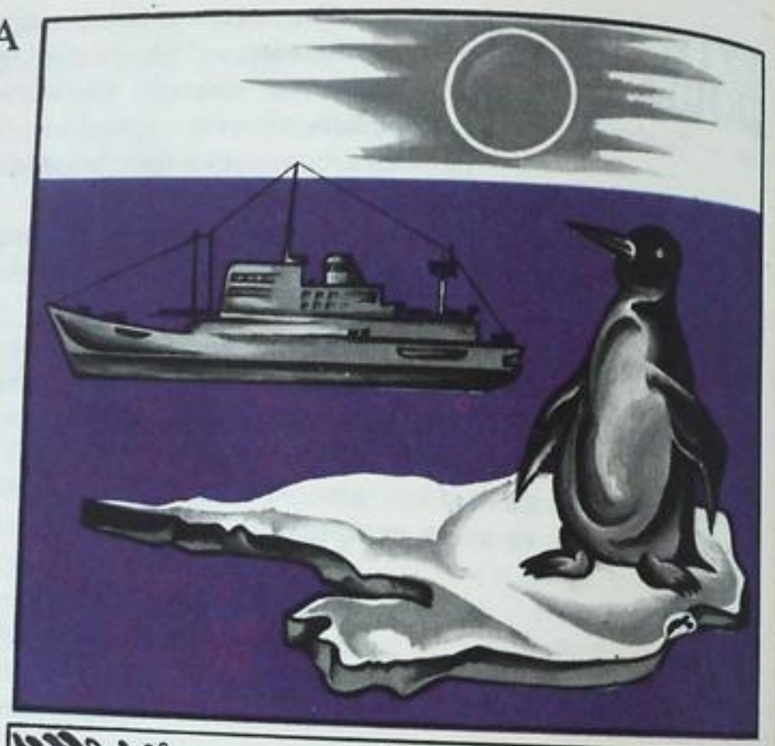
– В него има много безсмислици! – поддържал го биологът.

– Има извънредно груби грешки! – съгласил се историкът.

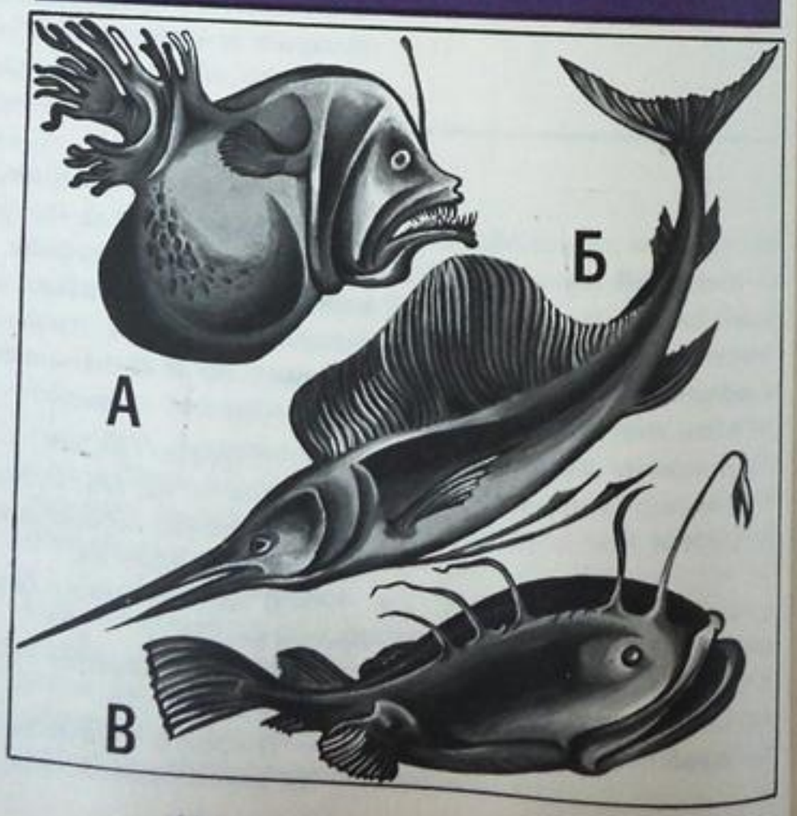
– Писмото е фалшиво! – решили те.

За какви безсмислици става дума?

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА



Пладне. С какъв курс се движи този кораб?



Тук са нарисувани три риби. Едната живее на дъното, другата плува в горните слоеве на водата, а третата обитава големите дълбочини.
Познайте коя къде живее!

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. С каква скорост може да плува делфинът?
2. Живеят ли делфини в реките?
3. Как малките делфинчета, когато плуват, успяват да не изостават от родителите си?
4. Разрешен ли е ловът на делфини?
5. Имат ли делфините роднини на сушата? А истинските /мустакатите/ китове?
6. Колко вида делфини живеят в Черно море?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „КОРАЛОВО МОРЕ“

БУТИЛКОВА ПОЩА

На снимката животните са кенгури. Каменното късче е парче от корал. Слабонаселени райони в Австралия са преди всичко северните. Няма течения, които биха могли да отнесат бутилки, хвърлени от северното крайбрежие на Индийския океан в Коралово море. По-вероятно е момиченцето да живее в Североизточна Австралия, на брега на Корилово море. Що се отнася до „горещия декември“, вижте текста надолу с главата“.

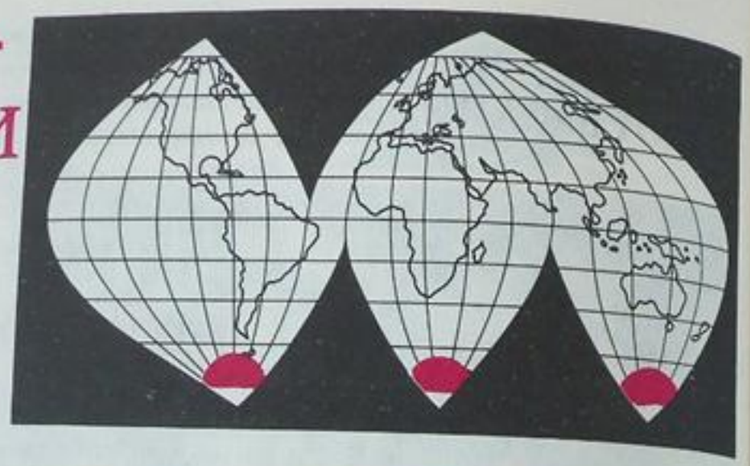
ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

На рисунката са изобразени животни: актиния /А/, асцидия /Б/, коралови полипи /В, Г/, гъби-сюнгери /Д, Е/, октопод /Ж/, морско гребенче /З/ и само едно растение – саргасово водорасло /И/, настанило се на черупката на гребенчето.

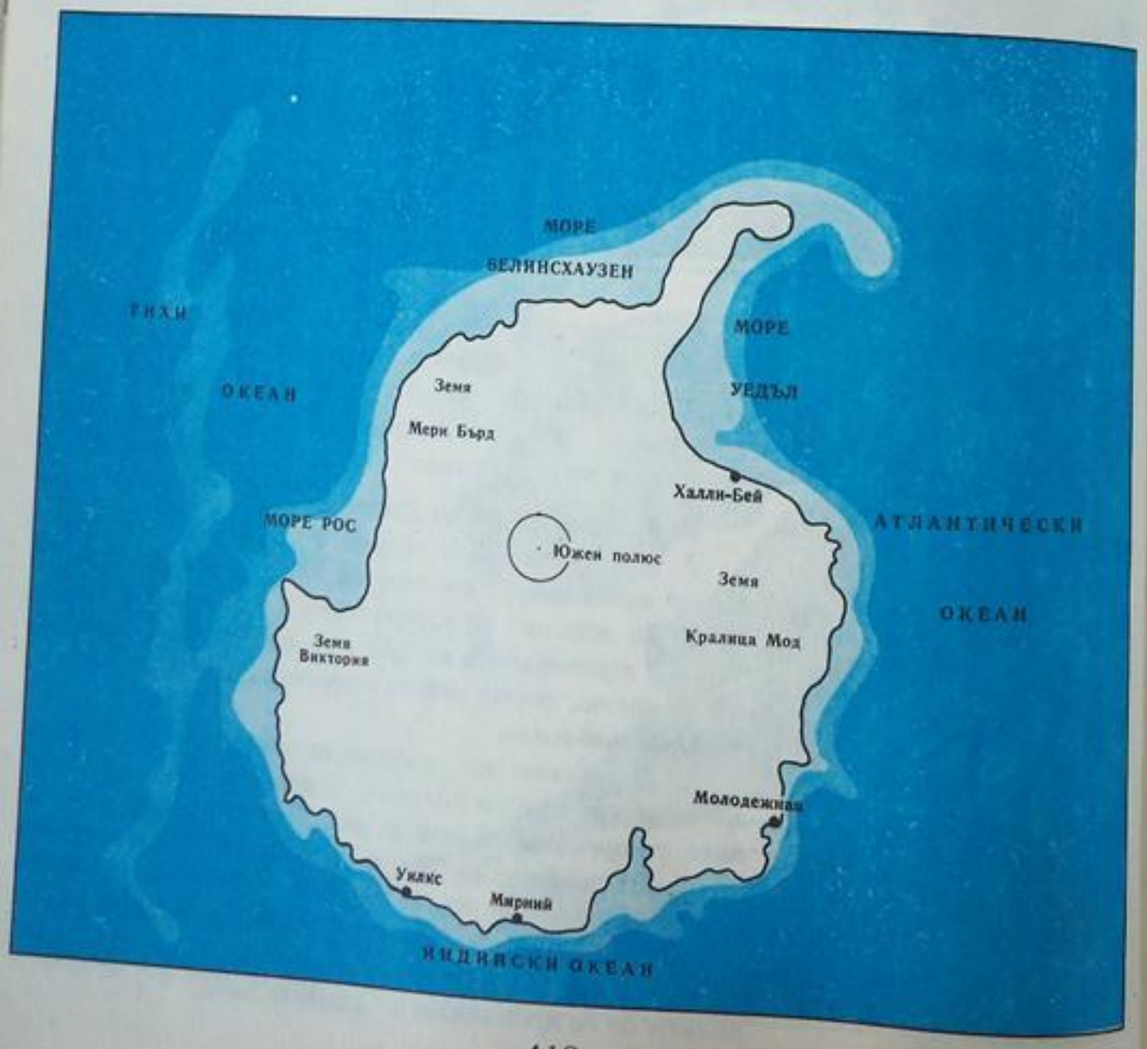
ВИКТОРИНАТА

1. Експедицията на Лаперуз.
2. В Коралово море водата е по-солена и следователно по-плътна. Газенето на кораба се намалява.
3. За живота на водораслите е необходима светлина. В тропиците и водата е по-прозрачна, и лъчите на слънцето, които падат отвесно, проникват на по-голяма дълбочина.
4. Плодовете на мангровото дърво покарват, когато висят още на клоните. В тинята пада и се забива с корените си вече готово малко дръвче.
5. Периофталми. Те ловят насекомите, когато летят, скачайки по дърветата. Риба-пръскач. Тя събаря със струйка вода от устата си насекомите.
6. Поради по-ниската соленост на Черно море коралите не са проникнали в неговите води.

АНТАРКТИЧЕСКИ ВОДИ



Води на айсберги и китове



ЛОЦИЯ. Антарктическите води опасват като пръстен най-южния континент на Земята. Те са образувани от полярните води на Тихия, Индийския и Атлантическия океан. Моретата Белинсхаузен, Уедъл, Рос и Амундсен граничат с Антарктическия континент.

Някога антарктическите води били наричани Южен ледовит океан. Сега те не са обособени в отделен океан.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

Корабът се движи в мъгла. От всички страни го окръжава сива стена.

От мъглата изплават острови. Те бавно минават край борда. Ако корабът спре, островите ще продължат да плават – ту ще се приближат до самия борд бели призрачни петна, ту ще се отдалечат, изчезвайки в сумрачната мъгла.

Това са плаващи острови – айсберги. Тук те докарват студ и сладка вода от стръмните ледени брегове на Антарктида.

Над кораба се появява албатрос. Разперил широко във въздуха криле, той се рее над мостика.

С оттеглянето на мъглата айсбергът оживява. Над него се появяват ята вилоопашати птици. На ледовете в подножието на планината се нареждат пингвини.

Корабът увеличава ход и като заобикаля айсберга, излиза на чиста вода. Напред изригват фонтани. Един, втори, трети... Китовете бавно отиват на лов. Те търсят полета с малки чернооки рачета.

Вятърът променя посоката си, мъглата отново захлупва кораба, скрива айсбергите, китовете и само отмерени плясъци звучно се разнасят във влажния мъглив въздух.

това поле. Разбира се, то е продължение на онова, което видяхме в мрачното време на 16 януари, но поради тъмнината и снега не можахме добре да го разгледаме.

От това място вече нямаше никаква възможност да продължим по-нататъшния си път на юг..."

И този път корабите са били съвсем близо до антарктическия континент. Не повече от 30 мили са ги отделяли от него.

„Макар на палубата, където живееха офицерите и служителите, всеки ден да се палеха печките и да се изтриваше три пъти в денонощието таванът /на който се образуваха капки/, влажните дрехи сушахме горе. Непрекъснатите гъсти мъгли, мокър сняг и киша ни караха да чувствуваме изключителна необходмост от добро време."

На 5 февруари корабите, отклонявайки се ту на север, ту спускайки се отново на юг, за последен път приближили скования от ледовете бряг.

Пътешественикът пише следното:

„Ледовете... се притискат към твърдо стоящата ледена планина; нейните краища са перпендикулярни и образуват залив, а повърхността от него се издига на юг."

Множество полярни птици се вият над корабите. В мъгливата далечина редом с края на ледника лежи земя.

В края на март, като обиколила по малка дъга около полюса половината земно кълбо, експедицията стигнала до австралийското пристанище Джексън /Сидней/.

В Антарктика настъпила полярната нощ. За да не губят време Лазарев и Белинсхаузен се отправили да изследват южната част на Тихия океан.

— Пътя си избрах така, че по възможност да донеса най-голяма полза за географията — обяснявал след това командирът на „Восток" избрания маршрут...

Той и неговите другари по плаване били необикновени капитани. Военни хора, те завършили живота си като адмирали. Лазарев спечелил славата на велик флотоводец. Той станал герой на Наваринското сражение. Но в това плаване двамата били само учени. Интересували ги кораловите острови и образуването на айсбергите. Белинсхаузен изследвал замръзването на морската вода и собственоръчно чертаел картите на новите земи. В своята книга понякога той пише като поет: „Кораловите острови, издигнати от малки черупкокожи животни, представляват най-огромното здание на земното кълбо и изумяват човешкия ум..." Понякога неговите редове имат чисто научен характер: „Моето мнение за произхода, състава и движението на срещаните в Южното полукълбо плаващи ледени острови се основава на двегодишно непрекъснато плаване между тях..."

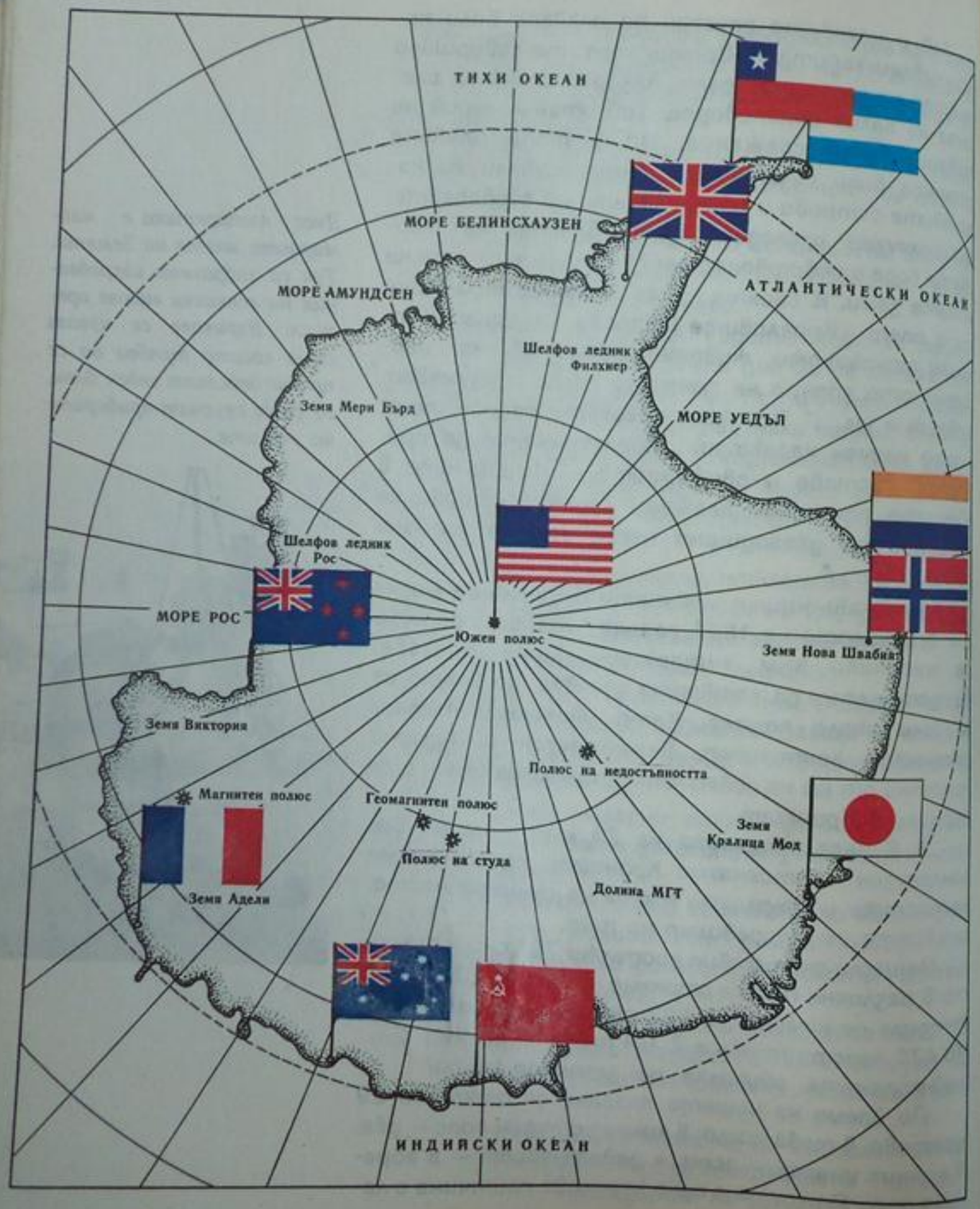
Като завършили плаването в топлите морета, в началото на 1821 година корабите отново се насочили към антарктическите брегове. Предстояло им да затворят дъгата, по която са плавали около полюса. Като обиколили Антарктическия континент, Белинсхаузен и Лазарев пресекли от юг на север Атлантическия океан и се върнали в Кронщат.

„В 6 часа сутринта на 24 юли — пише Белинсхаузен — стигнахме Кронщат, салютирахме крепостта и хвърлихме котва на същото място, от което се отправихме на път.

Нашето отсъствие продължи 751 дни, от които в различни места стояхме на котва 224, а под ветрила се намирахме 527 дни и изминахме общо 86 475 версти /това е 2 1/4 пъти по голямо от най-голямата обиколка на земното кълбо/...

По време на нашето плаване са открити 29 острова, в това число: в южния студен пояс — два, в южния умерен — осем, а деветнайсет — в горещия пояс. Открита е една коралова плитчина с лагуна."

Днес Антарктика е най-мирното място на Земята. Тук са забранени изпробвания на всякакви видове оръжия. Взривове се чуват само когато трябва да се пробие дебелият леден блок, за да се спуснат приборите на учените.



КРЪСТ НА БРЕГА

Движим се край ледения пояс на Антарктида.

Над бялата ледникова стена не димят комини, никъде не се виждат кранове, оттук не се точат към морето каменни вълноломи. Няма пристанища.

Научни станции и селища на различни страни в Антарктида

Но на брега има хора. Това са учени. Те са тук, за да изучават покрития с лед континент. Те още не са основали градове, но вече са построили селища.

Шепата точки, които се виждат на брега, са съветското селище Мирний. Всяка година тук идват кораби. Те докарват новата смяна полярници, всъдеходи и къщи, акумулатори и лимони.

Ако се плава на запад от Мирний и се обикаля Антарктида, навсякъ-

де може да се срещнат хора. В селището Моусън живеят австралийци. В селището Шекълтън — англичани. В Генерал Белграно — аржентинци. В Литъл Америка — американци. В Скот — новозеландци. В Дюмон- Д'Юрвил — французи.

В Антарктида няма войни. Това е първият континент на земята, където се чуват само мирни взривове. С тях се проправят пътища за корабите през ледовете.

Около селището Скот се издига триметров кръст от червено дърво. Той е поставен в памет на капитан Робърт Скот и неговите спътници. Те са загинали на връщане от Южния полюс.

На кръста има надпис. Този надпис знае цял свят:

ДА СЕ БОРИШ И ДА ТЪРСИШ, ДА НАМИРАШ И ДА НЕ СЕ ПРЕДАВАШ.

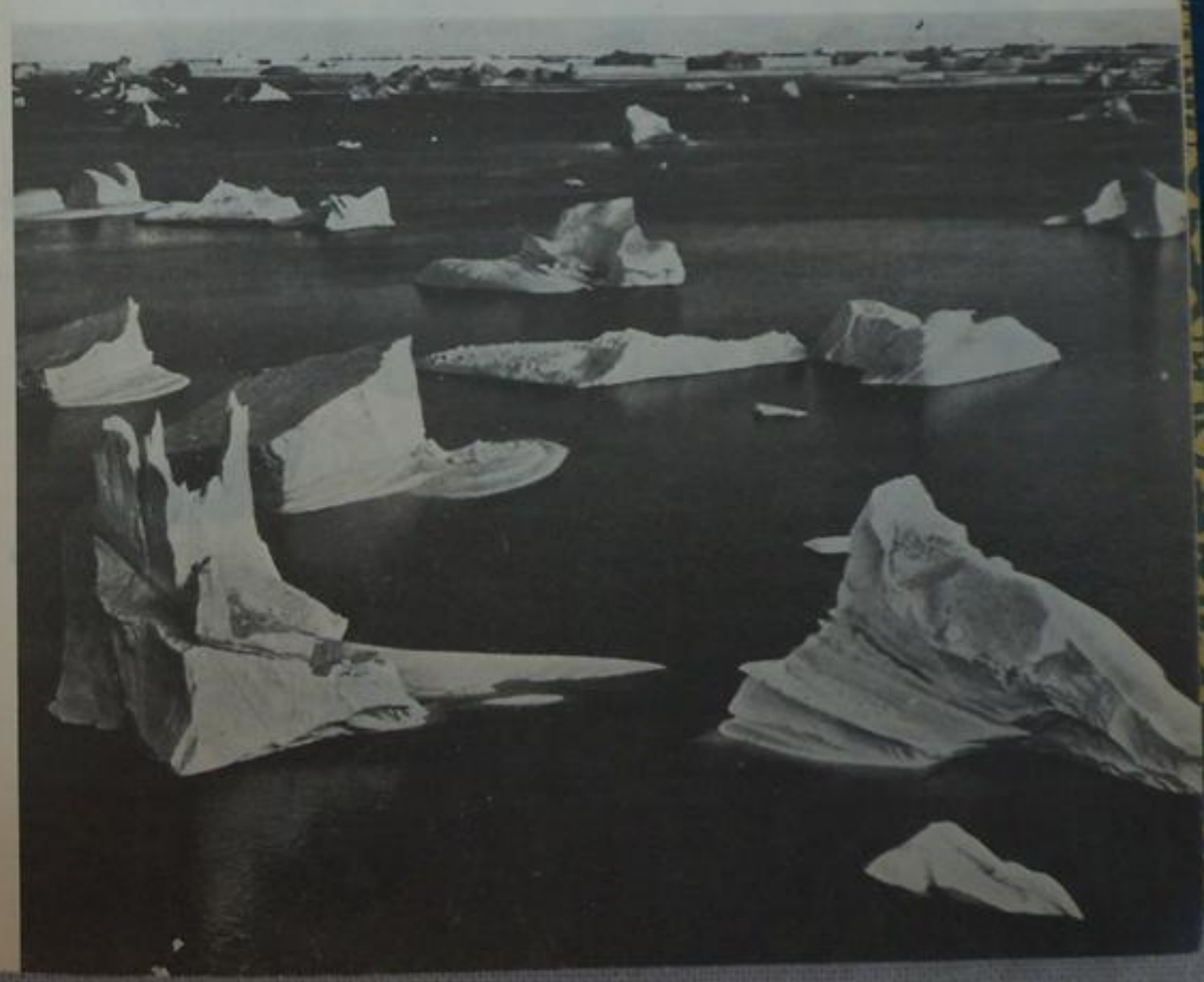
През зимата над селището реве виелицата. Стълбчето на термометъра пада до минус 60°. Упоритите хора се завързват с въжета и си пробиват път до укритията, където са приборите. Всичко, което ти е възложено, трябва да извършиш в определеното време. Не трябва да се предаваш.

Мирний — селището на съветските изследователи

АЙСБЕРГИ

Край бреговете на Антарктида в студеното море Рос плават, без да се люшкат, бели ледени планини. Това са айсберги. Те започват своя път в могъщите ледникови потоци.

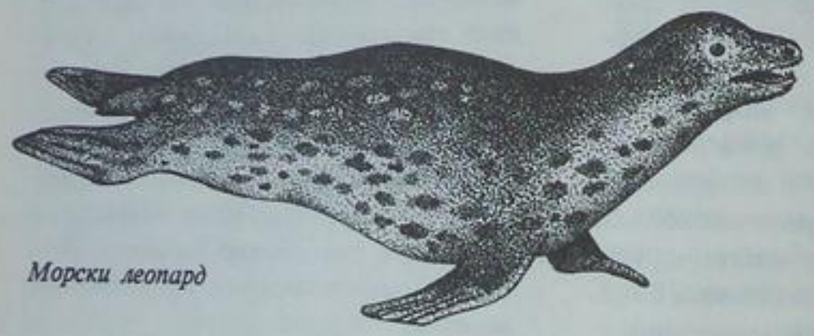
Все по-ниско към морето се спуска ледената река, докато нейният край се потопи в студената вода на залива. С оръдеен грохот се отцепва потопената част, изплава и се разлюлява в спокойната вода. Само шепа разтревожени птици с крясъци кръжат над току-що родилия се айсберг. Течението го грабва и понася към изхода на залива. Ледът е потопен дълбоко във водата и не му е необходим вятър, за да се движи. Ето облачната пелена, увиснала над залива, се разкъсва и слънцето осветява младия айсберг. Бял сняг със синкави сенки лежи на неговия връх, зеленикавите ледени стени отразяват морската вода. Айсбергът плава покрай ледени блокове, откъснали се от ледника порано от него. Плоски, кулообразни, с пещери и зъбери, те бавно се въртят и един по един се измъкват от залива.



Плаващи ледени блокове

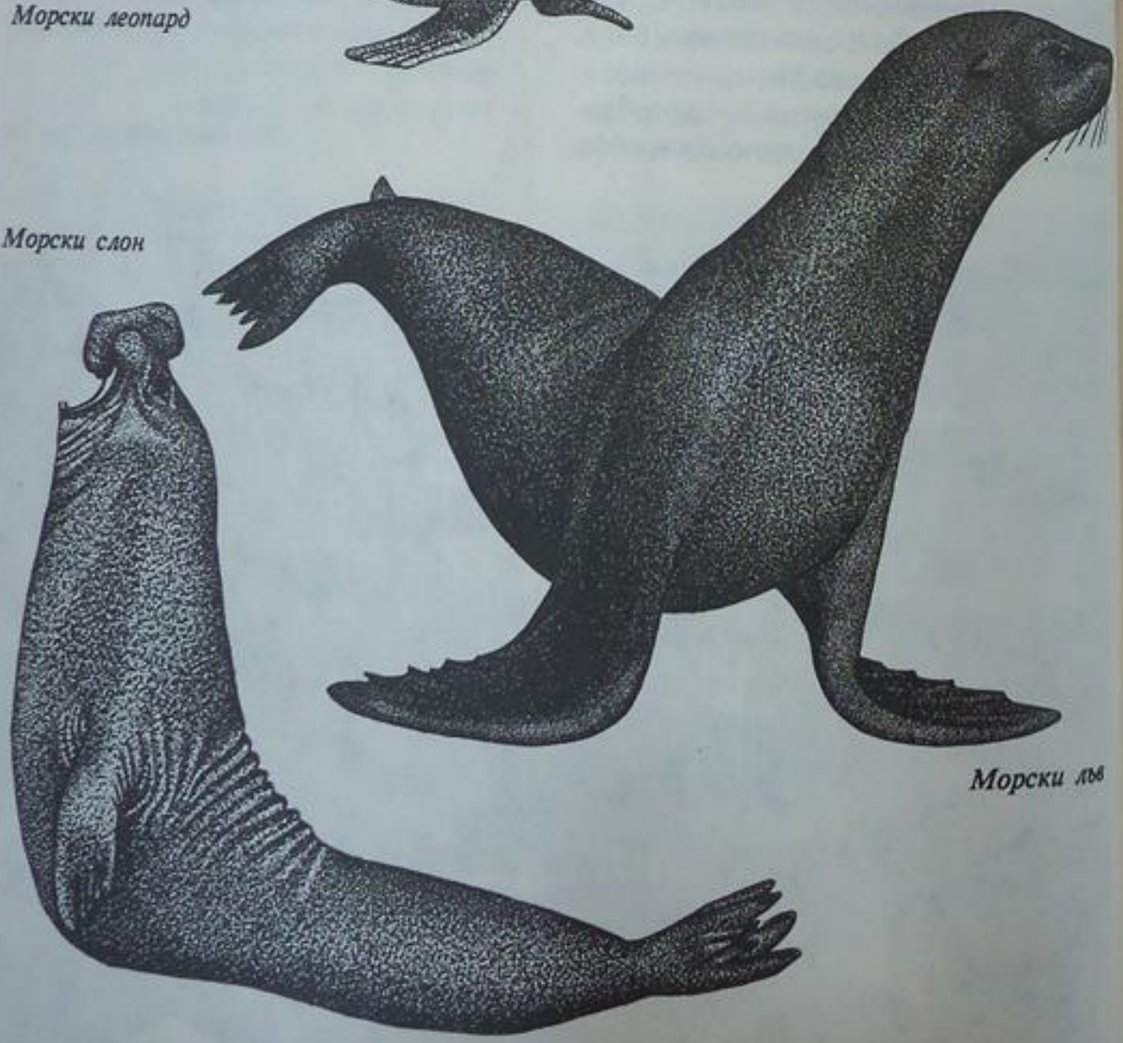
КОЙ ЖИВЕЕ В ОКЕАНА

ТЮЛЕНИ И ПИНГВИНИ



Морски леопард

Морски слон



Морски лъв

„Детска градина“ на пингвини

Хумболтови пингвини

ЗА КИТОВЕТЕ

Най-големият от китовете е синият кит. На дължина достига 30 метра и тежи до 200 тона.

Син ивичест кит

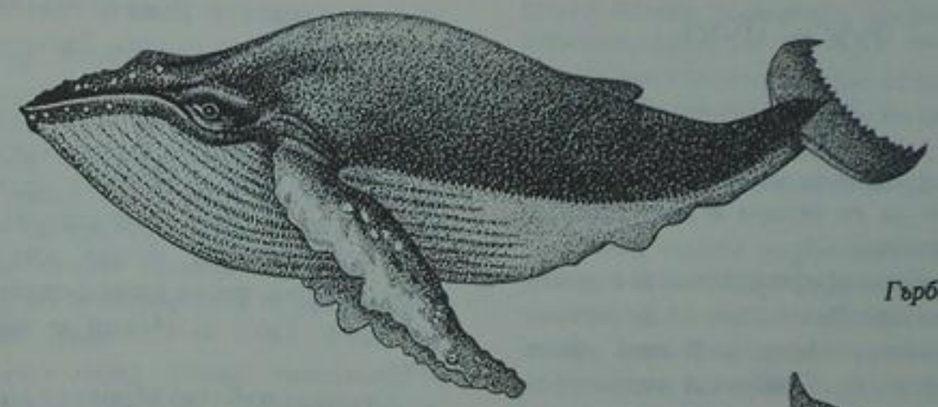
Кашалотът е зъбат кит. Наистина има зъби само на долната си челюст. Храни се най-вече с калмари. За тях кашалотът се гмурва на големи дълбочини.

Много странен е гърбатият кит. Заради дългите му плавници го наричат още дългорък кит.

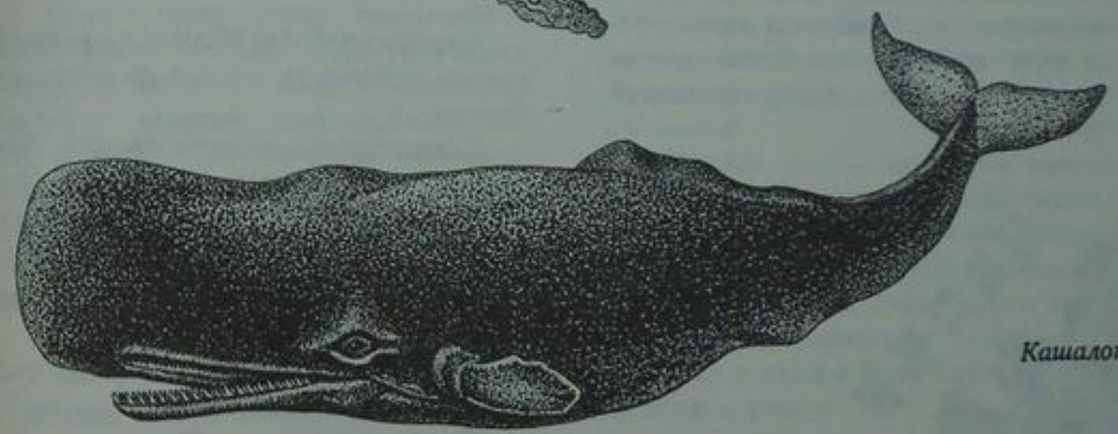
Косатка. Наричат я кит-убиец. На глутници като вълци бродят косатките по океана. Тежко на тюлените и на делфините, които се изпречат на пътя им! Даже и на рани от китобойците син кит косатките изгризват пред очите на хората огромния мек език. И колко много са се учудили учените, когато за първи път уловили косатка и я пуснали в океанариум: тя бързо свикнала с човека, започнала да взема храната си от ръката му и даже позволявала да ѝ чистят зъбите.

А най-малкият кит, както е известно, е делфинът.

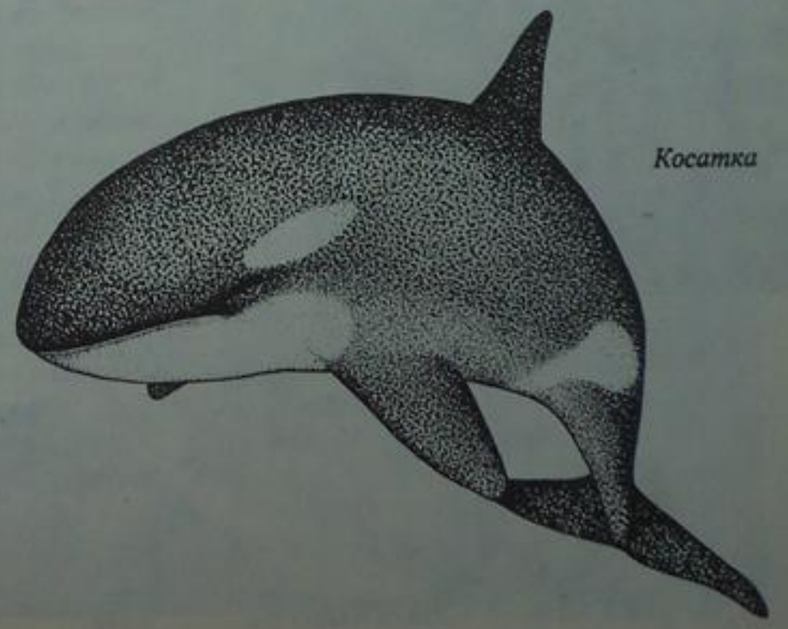
Делфин-бутилконос



Гърбат кит



Кашалот



Косатка

ЧУК — ЧУК — ЧУК!

Веднъж в антарктическите води влязъл военен кораб. Той трябвало да вземе от един китоловен кораб болен моряк и да го откара в най-близкото пристанище.

Корабите се срещнали и застанали борд до борд. Започнали да подготвят болния за прехвърляне. В това време на военния кораб морякът-хидроакустик включил станцията и започнал да слуша как звучи Антарктическото море.

Шумове... шумоления... скръцне нещо и замлъкне. Забръмчи, засвири — недалеч плува рибно стадо. И изведнъж — чук-чук!

Какво е това?

Акустикът се вслушал. Отново — чук-чук!

Почука и изчезне. Сякаш някой работи зад вратата. Докато вратата е отворена, чукането се чува. Затвори ли се вратата — изчезва.

Моряк излязъл на палубата.

До хоризонта — зелено море. Техният кораб и китоловният стоят вързани един за друг. Двигателите им не работят. Недалеч броди кит-самотник: изплува, пусне един фонтан и пак се скрие. Тихо е. Никой и нищо не чука.

Странна работа! Моряк махнал с ръка и отишъл да помага да пренасят болния.

След седмица, когато корабът бил вече в пристанището, акустикът разговарял на брега с един човек и му разказал за звуците, които чул в морето.

Този човек бил учен. Той изучавал живота на морските животни.

— Много интересно! — казал ученият. — Я да отидем у нас.

Отвел моряка в кабинета си, поставил на масата магнетофон и включил някакъв запис.

В магнетофона зашумяло, зашумяло и след това се чуло познатото: чук-чук!... Чук-чук!

— Това са ударите на сърцето на кита — казал ученият. — Вие знаете: във водата звукът се разпространява много добре. Когато китът отвори уста, за да глътне плячката си, звукът от неговото сърце се разнася далеч, далеч. След това затваря уста и звукът не се чува.

Моряк се сбогувал и си отишъл. Той съжалявал, че сам не записал това, което чул в морето.

Чук-чук-чук! — така бие сърцето на кита.

МОБИ ДИК

Сред книгите за морето има една, способна да порази всяко въображение. Това е историята на Моби Дик — белия кашалот с изкривената долна челюст. Книгата е написана преди 100 години от американския моряк Херман Мелвил.

Ще се опитам да я преразкажа с няколко думи.

Океан след океан пресичат с китоловния кораб „Пекуод" еднокракият капитан Ахав и неговият безумен екипаж, преследвайки кита. Преследват го като въплъщение на нещастието и злото. На мачтата блести златна монета — награда за първия, който види исполина.

Те настигнали кита.

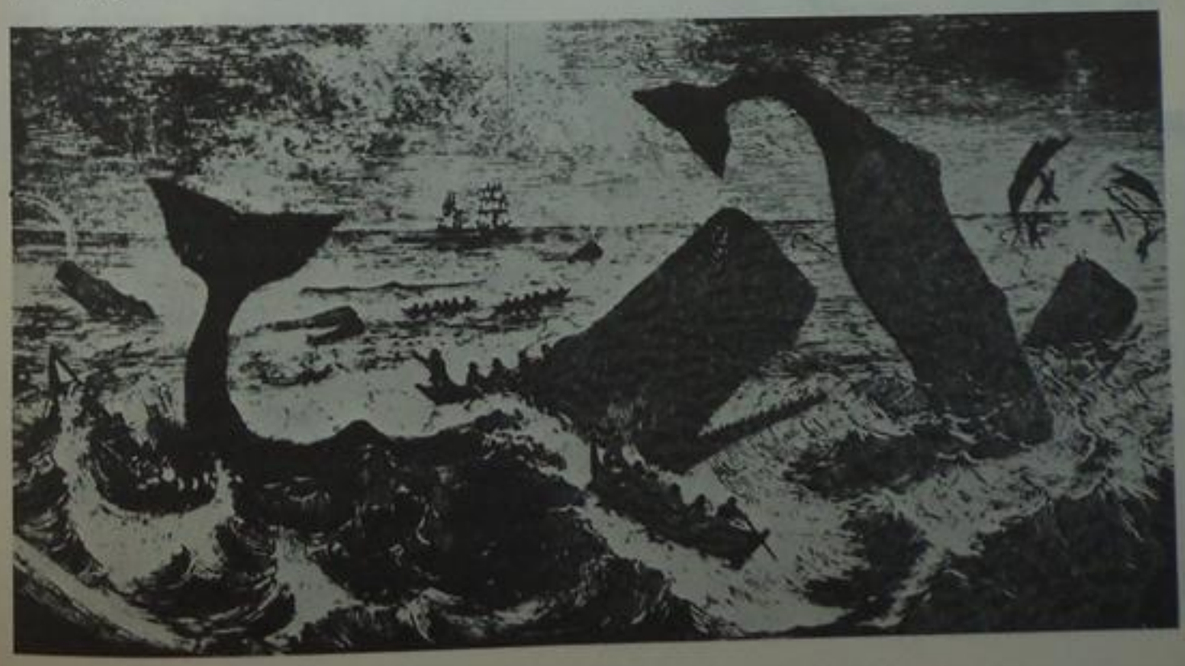
Три дни продължила битката на „Пекуод" с белия кашалот. Една след друга гинели лодките с гребците и харпунерите.

На края Моби Дик със своята голяма глава разбил кораба, а капитана увлякъл в дълбините.

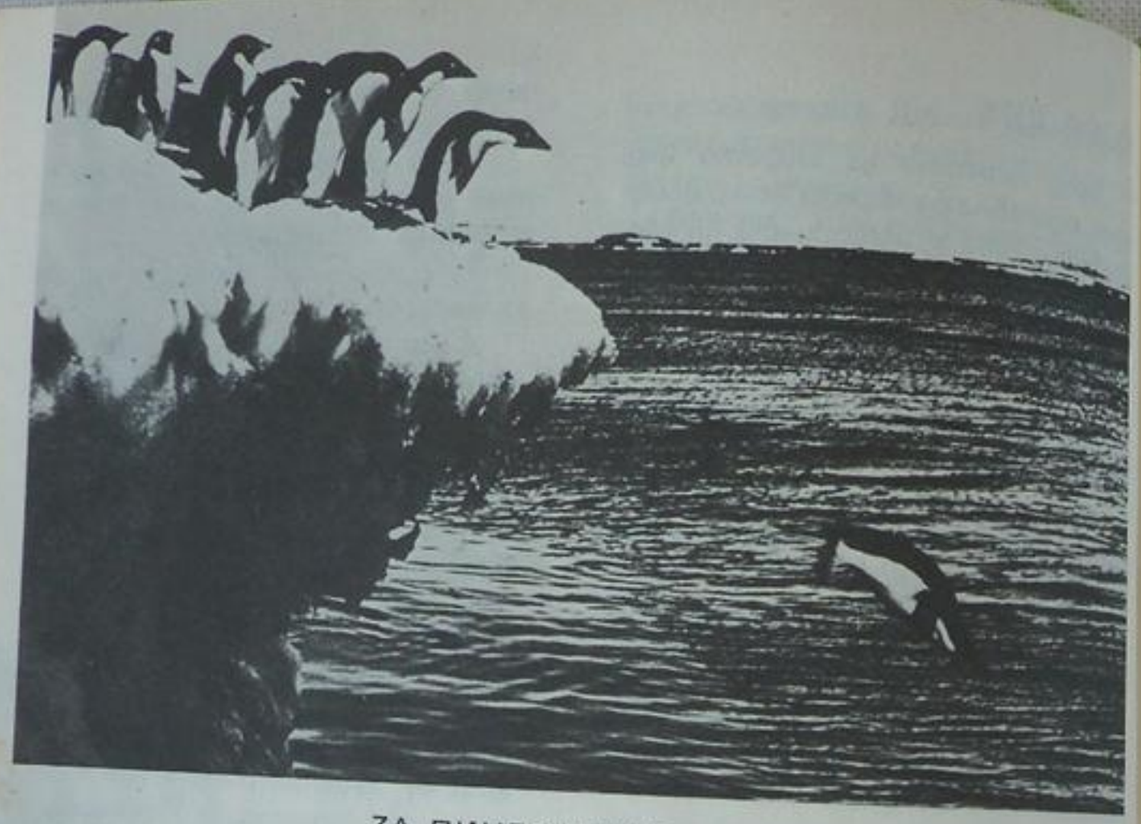
Това не е книга, а химн за кита и за морето.

Само чуйте названията на нейните глави: „Чудовищните изображения на кита", „Китовете в цветове; костени, гървени, тенекиени и каменни китове; китове в планините; китове сред звездите"; „Главата на кашалота..."; „Фонтан"; „Опашка"...

Мелвил утвърждава, че китът не е бозайник, а риба; той вярва в разни небивалици за китовете и октоподите, но когато четеш, вярваш му, защото тази книга е частица от сърцето на художника, а неговата ръка е била водена от любовта и ужаса.



28. Околосветско плаване



ЗА ПИНГВИНИТЕ И КОРАБА

Ако на сушата изглежда тромав, във водата пингвинът е в своята стихия

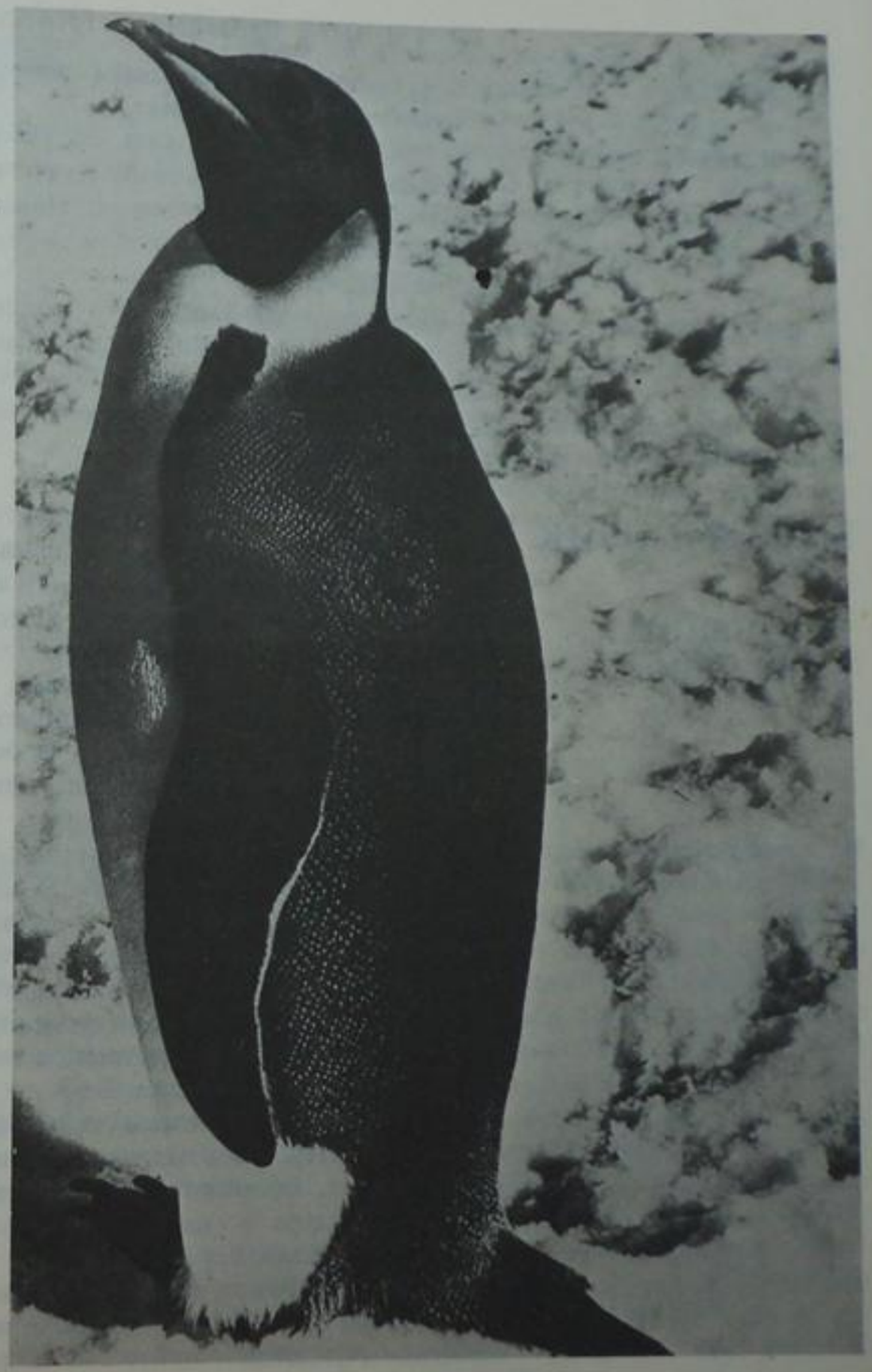
Един пътешественик разказва: корабът им приближил до ледник. На ледника имало 15 пингвина.

Като видели кораба, птиците се разтревожили.

Те изтичали един след друг до края на леда и погледнали във водата. Обаче се страхували да скочат. Вероятно наблизо се мяркала косатка или плувал тюлен с големи зъби.

Тогава няколко пингвина се събрали в кръг и направили съвещание. Поговорили-поговорили и започнали да чакат нещо. Чакали, чакали и дочакали. Един от пингвините, може би най-добродушният, отново се приближил до края на леда. Тогава говорниците изтичали към него и го блъснали във водата.

Като извили встрани глави, птиците започнали да наблюдават. Жив... плува... Значи, няма опасност. И скочили след него.



ГОДИШНИТЕ ВРЕМЕНА С ГЛАВАТА НАДОЛУ

На палубата стоят двама помощник-капитани. Спомнят си стари плавания.

– А помниш ли как дойдохме тук през пролетта? Октомври – благодат, слънцето припича.

– А си тръгнахме есента. Майски вятър, зъл, студен. Небето сиво, слънцето не се вижда. Наоколо – ледове... Брр-р!

Що за глупост? Защо бъркат годишните времена, забравили ли са ги? Не, не са ги забравили. Антарктида лежи в Южното полукълбо.През януари тук е лято, а през юли – зима. Всичко е надолу с главата и всичко е в ред.

МОРСКИ ЕЗИК

НЕКАНЕНИТЕ ЧУЖДЕНЦИ

Един съвременен морски кораб е съставен от десетки хиляди отделни части и всяка част има име. Да не говорим за старите ветроходни кораби с многоетажните мачти, ветрила, въжета, въженца... Ако прибавим към корабните части названията на пристанищни съоръжения, операции, маневри, корабоводене, инструменти и прибори... представяте ли си колко тома трябва да има речникът на морския език...

Очевидно е, че не всички части или названия, които се срещат в морския живот, са български. Възприети са и доста чужди термини. Но когато има български названия, чуждите трябва да се избягват.

От само себе си се разбира, че чуждите названия, които нямат равностойни български и отдавна са се вкоренили в българския морски език, е безсмислено да се побългаряват. Как ще се нарече например компасът или флагът, да не изброяваме думите като радар, бинокъл, нит, прибой, шегел и пр.

Но защо да наричаме вълнореза – форщевен, водолинията – ватерлиния, лодките – шлюпки, пристанището – порт, пътниците – пасажери, ветрилата – паруси, коридора – канижел... Списъкът може да стане много голям...

Така че трябва да изучаваме внимателно българския морски език и да го пазим от нахлуването на неканени „чужденци".

РАЗГОВОРИ НА БАКА

– Видя ли планината на брега? Това е голямо нещо. Над сто метра се издига. Не е като айсберга – около двайсет метра на височина и толкова.

– Толкова, но не съвсем. Двайсет метра – това е само една част, тази, която е над водата. Седем осми на ледения блок са потопени. Тъй че коя от двете планини е по-голяма, да си говорим откровено, не може с един поглед да се определи.

– Ако пингвините имаха и плавници освен крила...

– Защо? Виж, там плава един: с крилата като с криви ножове реже водата. Махаш – плаваш. А с плавници и с крила ще се объркаш. Морският таралеж затова пълзи бавно, защото има много крака. Докато съобрази с кой от тях трябва да тръгне напред!...

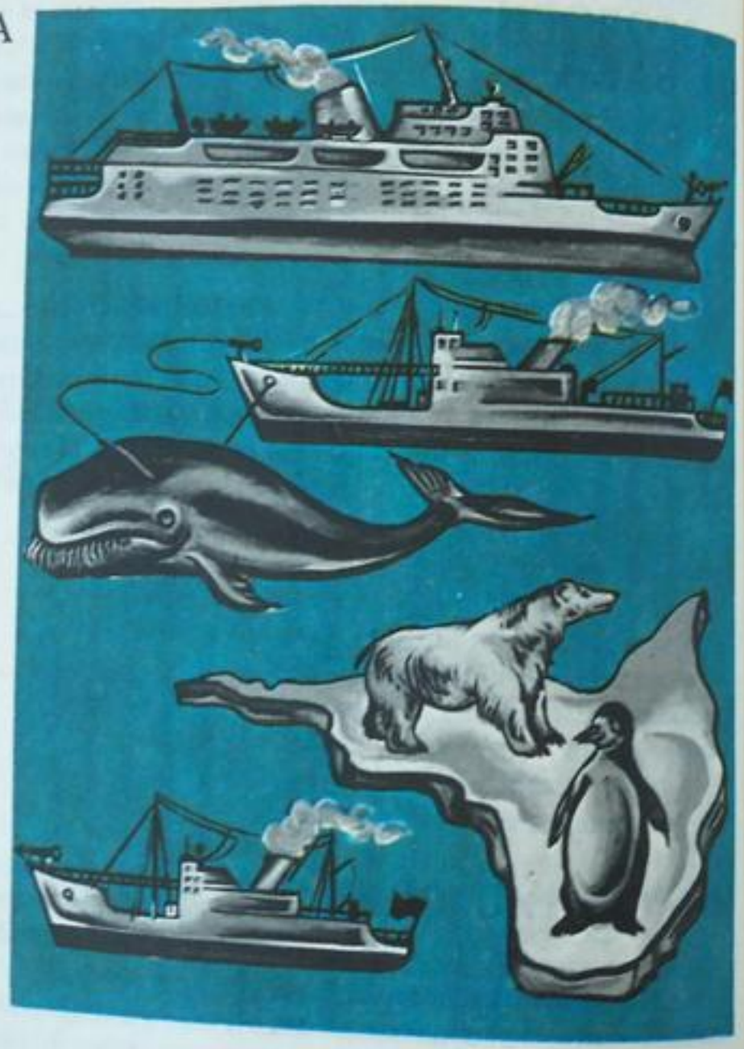
МОРСКИ ИСТОРИИ

– На нашата плаваща база доВлякоха кит. Измъкнахме го на палубата и започнахме да го разрязваме. Изрязваме стомаха и чуваме, че там нещо чука. Отворихме го напълно и гледаме – в стомаха сал, на сала седят двама моряци и играят на домино. Чук-чук... с плочките по дъската...

– Ха-ха-ха, смяташ, че ще ти повярвам! Като че ли не знам с какво се хранят китовете! Със съвсем мънички рачета. И освен това глътката на китовете е тясна!

Вярно, че се хранят с рачета. И че глътката им е тясна, също е вярно. Но ето какво са извадили китоловците от стомасите на убити китове: кокосов орех, консервени кутии, бутилки, камъни с големината на диня, гумен ботуш... А през 1891 година кашалотът, който преследвали китоловците с лодка, глътнал моряка Джеймс Бартли от Сиетъл. След няколко часа убили кашалота и живият Джеймс бил измъкнат от червата на кита. Наистина кашалотът не е обикновен кит, а зъбат и глътката му е широка. Но и на тази история далеч не всички вярват.

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА



На тази рисунка художникът е допуснал пет грешки. Намерете ги.

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. Колко пъти през живота си китът пресича екватора?

2. До каква дълбочина може да се гмурне кашалотът?

3. Срещат ли се бели китове?

4. Може ли да види китът опашката си?

5. Колко време може да престои китът под водата?

6. Стъпвал ли е българин в Антарктида?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „ТИХИ ОКЕАН“

БУТИЛКОВА ПОЩА

Нито едно разклонение на Курошио не се спуска толкова далеч на юг.

Полярната звезда и Южният кръст не може да се наблюдават едновременно на небето. Те са разположени в диаметрално противоположни части на небесната сфера– над Северния и над Южния полюс.

Галапагоските острови се намират на екватора. Тяхната ширина е 0°.

Слоновата костенурка е сухоземно животно.

Магелан не е спирал на Галапагоските острови. Той е минал значително по̀ на запад. И не през 1522 година, а една година по-рано.

Тюлените дишат с бели дробове и няма защо да се страхуват от отлива.

В тези ширини не се срещат айсберги.

ЗАГАДЪЧНИТЕ РИСУНКИ

1. Рисунката е направена в Южното полукълбо /пингвинът/, времето — пладне, слънцето — на север. Корабът отива на запад.

2. На дъното живее рибата В, в горните слоеве плува рибата Б, а в дълбините — рибата А.

ВИКТОРИНАТА

1. Афалата, плаваща заедно с кораб, леко издържа на скорост 35 километра в час. При гринда е измерена скорост до 50 километра в час.

2. Да. Широко е известен амазонският речен делфин иния.

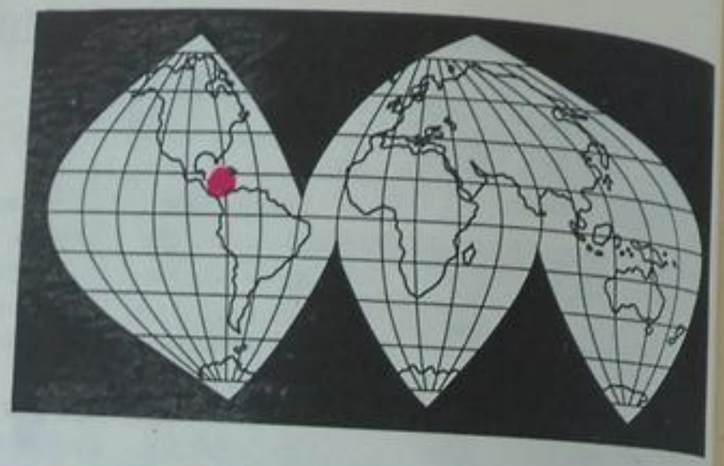
3. Малкото делфинче застава до гръбния плавник на бързо плуващата си майка. Движението на водата го увлича.

4. За съжаление, да. Ловят ги с мрежи. В България, в Съветския съюз делфиноловът е забранен.

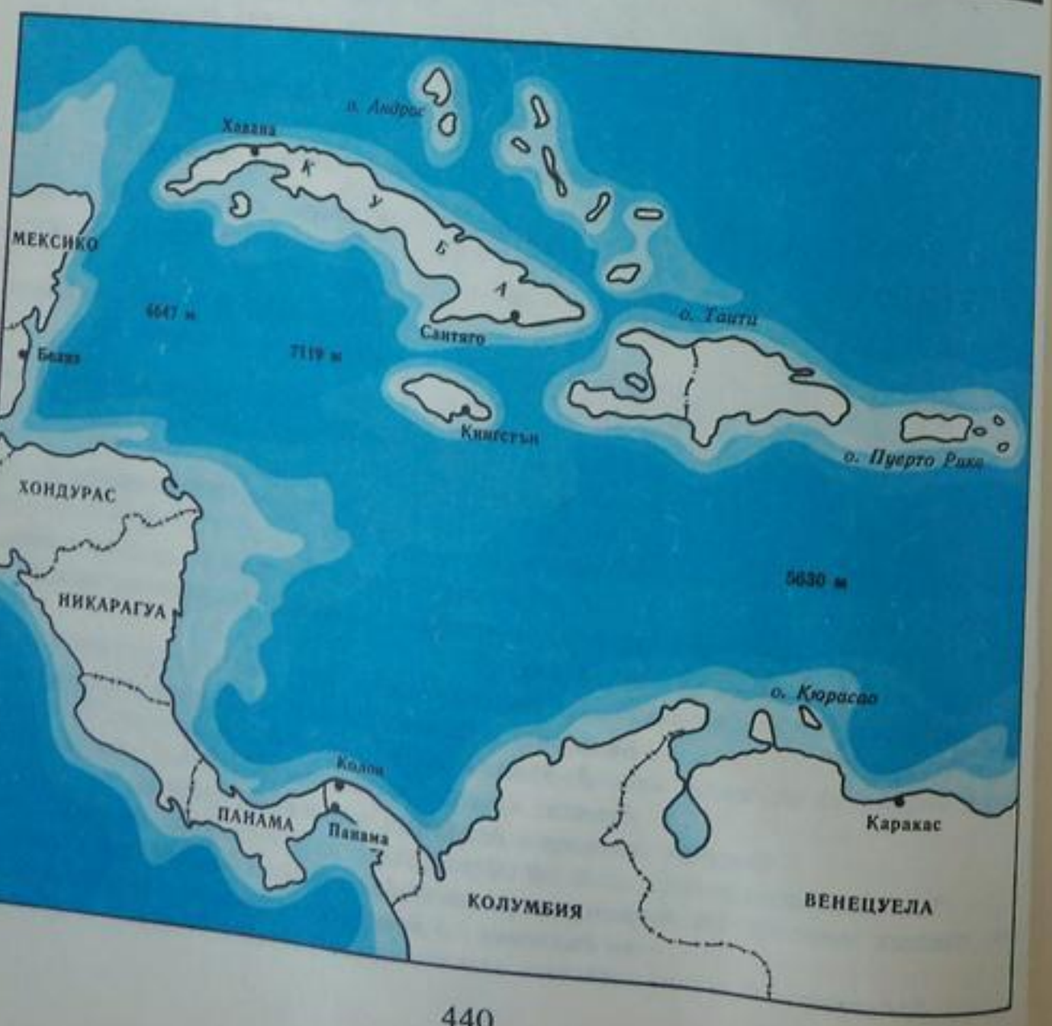
5. Има. Учените смятат, че хищните бозайници /котки, кучета/ и зъбатите китове, към които се отнася и делфинът, имат общи прадеди.

6. В Черно мо̀ре има три вида делфини. Най-разпространен е обикновеният делфин, който достига на дължина 2,5 метра. Останалите са муткурът, известен още под името „азовски делфин“, и афалата.

КАРИБ-СКО МОРЕ



Морето със зелените острови



ЛОЦИЯ. Карибско море е разположено в западната част на Атлантическия океан край брегове на Централна Америка. От океана го отделя верига на Антилските острови. Чрез Юкатанския проток се съединява с Мексиканския залив.

От Карибско море в Тихия океан води Панамският канал.

Най-големи пристанища: Колон /Панама/, Хавана /Куба/, Кингстън /Ямайка/.

Най-голямата дълбочина е 7119 метра.

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

На онзи, който попадне в Карибско море през пролетта, му се струва, че най-после е попаднал във води, където всичко е спокойно. Зелените острови в спокойна верига се нижат край кораба. Широките корони на палмите пазят земята от зноя. В морето няма мъгли. Синкавозелените вълни бавно се движат в една посока — гони ги североизточният пасат.

Тук приливите са много слаби, а теченията са постоянни и устойчиви.

Но това е през пролетта.

В началото на есента над морето налитат урагани. Те идват от Атлантика. Синоптиците не ги номерират, а им дават женски имена по реда на буквите в азбуката — Ана, Бетси, Дора, Лили... Над Хаити и Куба реве вятърът; вртейки се над градовете, налитат смерчове. Те събарят покривите на къщите и засипват морето със зелените листа на палмите. Жестоки приливни дъждове и наводнения се стоварват над островите.

Тишината в Карибско море е измамна. Но тук бедата идва не само от ураганите. На бреговете са се развихряли опустошителни войни. Ако се вгледаш в прозрачната вода, ще видиш на дъното скелети от изгорени кораби.

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

ЧЕТИРИТЕ ПЪТЕШЕСТВИЯ НА ХРИСТОФОР КОЛУМБ

През една есенна вечер на 1485 година възрастен човек с прашни дрехи почукал на вратата на манастира в окрайнините на испанския град Палос. Той държал за ръка момче, също така уморено и покрито с прах.

Игуменът на манастира разрешил на пътниците да пренощуват.

Когато вечерта поканил пришълците на трапезата, монахът чул удивителен разказ.

— Наричат ме Христофор Колумб — започнал да разказва гостът със силен италиански акцент. — Роден съм в град Генуа и още четиринайсетгодишен постъпих на морска служба. Корабите, на които служих, са плавали до Африка, обиколили са Средиземно море, стигали са до студените брегове на Ирландия и Англия. През месеците, които прекарвах на брега, се занимавах със съставянето на карти. Уверявам ви, че няма по-приятно занимание за моряка. Чрез движението на ръката с резеца раждаш на медната плоча носове и острови. Моретата, за преплаването на които са необходими месеци, пресичаш за един миг... Като разглеждах земното кълбо, изравнено и разположено на хартията, стигнах до решението да извърша пътешествие до Индия, като плавам през океана на запад.

Морякът замълчал, за да събере мислите си.

— След като направих всички изчисления и прокарах на картата маршрута на пътешествието, обърнах се към португалския крал. Исках кораби и обещавах нови земи. Увы! Кралят отклони моето предложение. Тогава се върнах в Италия. Но нито в родния си град, нито в богатата Венеция успях да намеря подкрепа. Неотдавна почина моята жена. Момчето е нашият син. Отивам в испанския двор. Може би там ще намерим сполука...

Свещите пушели и пращели. Под черния свод на монашеската трапезария се носели сини кръгче та дим. Игуменът станал и докоснал с бялата си, добре гледана ръка възлестата загоряла китка на моряка.

— Това е много интересно — казал той. — Утре ще напиша писмо до едно влиятелно лице. То е приближено на краля и кралицата...

Игуменът удържал думата си.

Крал Фердинанд и кралица Изабела се заинтересували от проектите на Колумб. Но,както обяснили на моряка придворните, изпълненията на кралските обещания трябва търпеливо да се изчакват.

Той чакал седем години.

А от зараждането на великата идея до деня, в който най-после Колумб поставил своя подпис под договора, изминали седемнайсет години. Договорът му давал право да открива и да завоюва земи в далечна Азия.

Генуезкият моряк обещавал да доведе испанските кораби по западния път до Индия.

Да плават в отвъдморски страни под флага на Колумб били определени три каравели: „Санта Мария", „Пинта" и „Ниня". Но за такова опасно плаване не могли да съберат доброволци-моряци. Екипажите били набрани измежду престъпници. Заедно с адмирала, както сега наричали Колумб, от пристанище Палос отплавали около 90 човека.

Пътешествието започнало на 3 август 1492 година.

Пътят, който избрал Колумб, бил в зоната на постоянните източни ветрове — пасатите. Моряците не успели да изпитат страдания от недостиг на вода или продоволствие. Но страхът от неизвестността бил много силен. Налагало се Колумб да прибягва ту към убеждения, ту към наказания.

До бунт не се стигнало. От средата на септември на повърхността на океана започнали да се появяват знаци за близостта на земя. Срещу ескадрата плавали снопчета сладководни водорасли, клонки. На реите на корабите кацали птици. Веднъж от водата заедно със снопчетата трева извадили речен рак.

Моряците жадно се взирали в мъглявината на

Христофор Колумб

Ветроходен кораб (старинна гравюра)

хоризонта. Няколко пъти предният кораб с оръдейни изстрели лъжливо обявявал края на плаването. За бряг вземали ниските облаци.

Най-после на 12 октомври се разнесъл гласът на моряк от „Пинта":

— Земя! Земя!

Отново гръмнало оръдие. Брегът на Новия свят едва забележимо се очертавал в утринната мъгла.

Испанците се намирали край един от островите на Бахамския архипелаг.

Като открил островите Куба и Хаити, построил на Хаити крепост и оставил там гарнизон, Колумб се върнал в Испания.

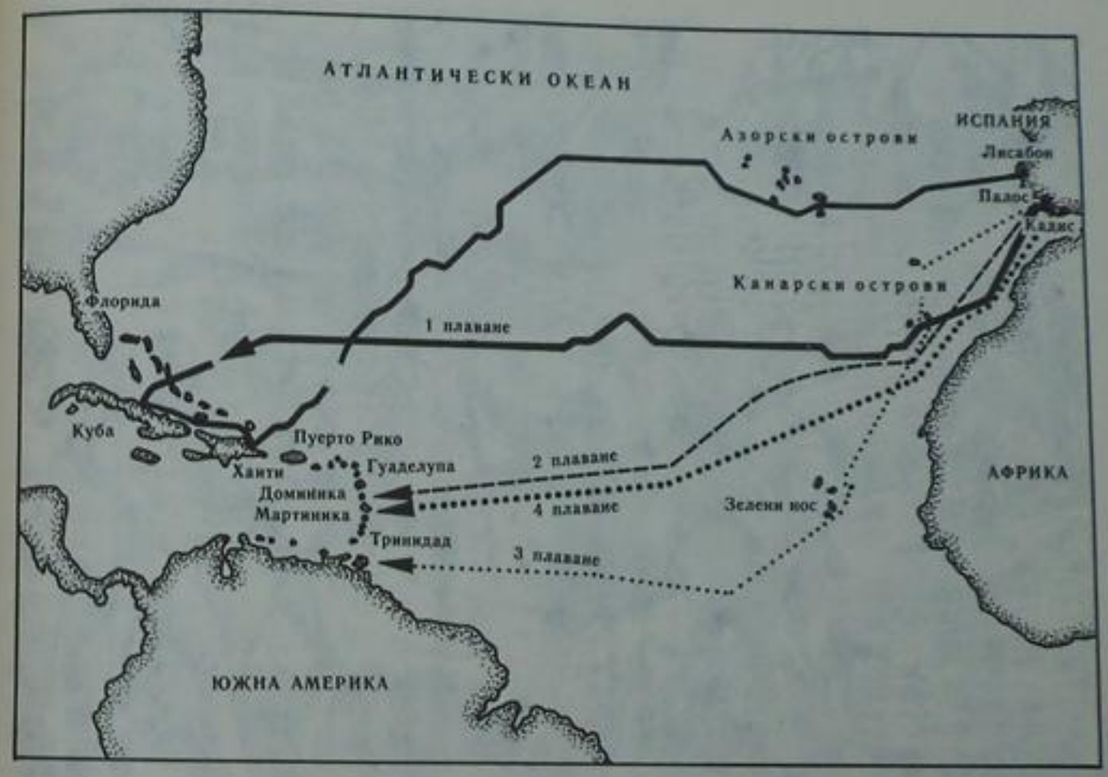
— Ние открихме острови, разположени около Япония, и достигнахме Азиатския континент — уверявал всички Колумб.

Бляскавият и тържествен прием, оказан на пътешествениците в двора, не занимавал дълго Колумб. Морякът предложил на краля и на кралицата веднага да се отправи към Западна Индия начело на втора експедиция.

Но този път под неговите знамена била събрана цяла ескадра. Три големи галеона и четиринайсет леки каравели приели на своите палуби повече от 1500 души. Войници, селяни, монаси се отправили да търсят щастието си в Новия свят.

Като извършили прехода през океана, корабите достигнали Хаити. Но на брега ги посрещнали само опожарените развалини на построената преди една година крепост. Индианците разказвали, че алчните испанци се изпокарали и се избили един друг.

Колумб основал на Хаити нови селища и потеглил на плаване. Той горял от желание по-скоро да достигне Китай. Пътят на неговите кораби минавал край бреговете на Куба и Ямайка. Вероятно тук у Колумб се прокраднали първите съмнения — наистина ли се намира край азиатски брегове? Но да признае това, означавало да при-



Четирите плавания на Колумб

знае, че е измамил кралската двойка. Колумбакарал всички участници в плаването да се закълнат. Те се заклели, че смятат Куба не за остров, а за континент и се задължавали другояче да не я наричат. „Нека да ми отрежат езика!" — повтаряли един след друг моряците и офицерите заключителните думи на клетвата.

Нерадостно било и новото завръщане на Хаити.

„Цялата страна се намирала в състояние на брожение и смутове, в нея царяли ужас и омраза — пише летописецът. — Индианците се въоръжили срещу християните, принудени за това от насилията и грабежите, които им причинявали испанците."

Само с лъкове и копия индианците излизали срещу обкованите с броня и въоръжени с мушке-

Каютата на Колумб.

ти и бомбарди бели хора.

Като пристигнал на помощ на заселниците, Колумб жестоко се разправил с въстаналите.

„Станало чудовищно избиване на индианци — продължава летописецът — и цели области съвършено обезлюдели. Това станало, защото индианците употребили всичките си сили, за да изхвърлят от своята страна такива жестоки и свирепи хора. Те виждали, че и без най-малък повод ги лишават от родината, земята, свободата, жените и децата и дори от живота им и ежедневно ги избиват жестоко и безчовечно. При това християните твърде лесно постигали своите цели, като се хвърляли срещу индианците на коне, убивали ги с копия, сечали ги с мечове, разсичайки хората на

Мексиканска рисунка, на която е показана среща на отвъдокеанските испански завоеватели с туземното население

две, гонели ги с кучета, които разкъсвали и изяждали индианците, изгаряли ги живи и ги подлагали на най-различни немилосърдни и безбожни изтезания."

Човек се удивлява, когато чете разказите за жестокостта на Колумб. В него се съчетавали голям ум и презрение към човешкия живот. Умът му го отличавал, а презрението го приравнявало с околните.

Завистници и хора, обидени от адмирала, изпращали от Новия свят донос след донос срещу Колумб.

Адмиралът се върнал в Испания.

Унизителната оправдателна процедура продължила дълго.

За третото си плаване Колумб получил само шест кораба. Слуховете за въстания, кръвопролитни сблъсквания с местните жители и непрекъснати болести вече стигнали до Испания. За новата експедиция нямало доброволци. Колумб предложил да засели откритите земи с престъпници. Като взел освен тях на борда още няколкостотин войници, той отново тръгнал през океана.

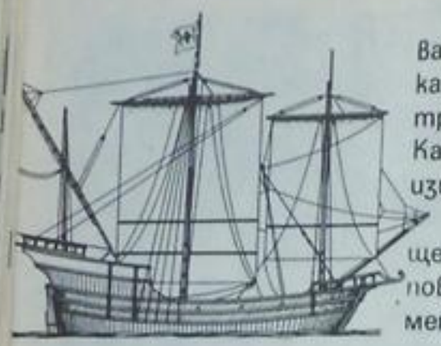
Първите вести, получени след пристигането на брега, били твърде неутешителни. Междуособиците сред колонистите продължавали.

През това време в двора нараствало недоволството от Колумб. Кралят и кралицата смятали, че колониите дават твърде малко доходи. Доносите, идващи отвъд океана, упорито обвинявали Колумб в стремежа да откъсне Западна Индия от Испания.

И Фердинанд повярвал. През август 1500 година на Хаити пристигнал благородник от Испания с необикновената титла правителствен съдия. В писмото, което донесъл, кралят и кралицата заповядвали на Колумб да се подчини. Званието вицекрал на отвъдморските страни, дадено му неотдавна, вече не се споменавало в писмото.

Това означавало немилост.

„Санта Мария", водоизместване 100 тона



„Пинта", водоизместване 70 тона

„Ниня", водоизместване 40 тона

Правителственият съдия заповядал да оковат Колумб във вериги. Заедно с него зад решетката поставили и двамата му братя. Решено било тримата да бъдат откарани в Испания на съд. Карали ги като държавни престъпници, уличени в измяна.

— Оковаха ме във вериги — казал Колумб. — Аз ще остана в тях дотогава, докато кралят не заповяда да ги снемат. Тези вериги ще запазя за спомен за своите заслуги.

Корабът, с който карали Колумб, пристигнал в Кадис. Арестуваните били прекарани през града във вериги. Подготвял се съд.

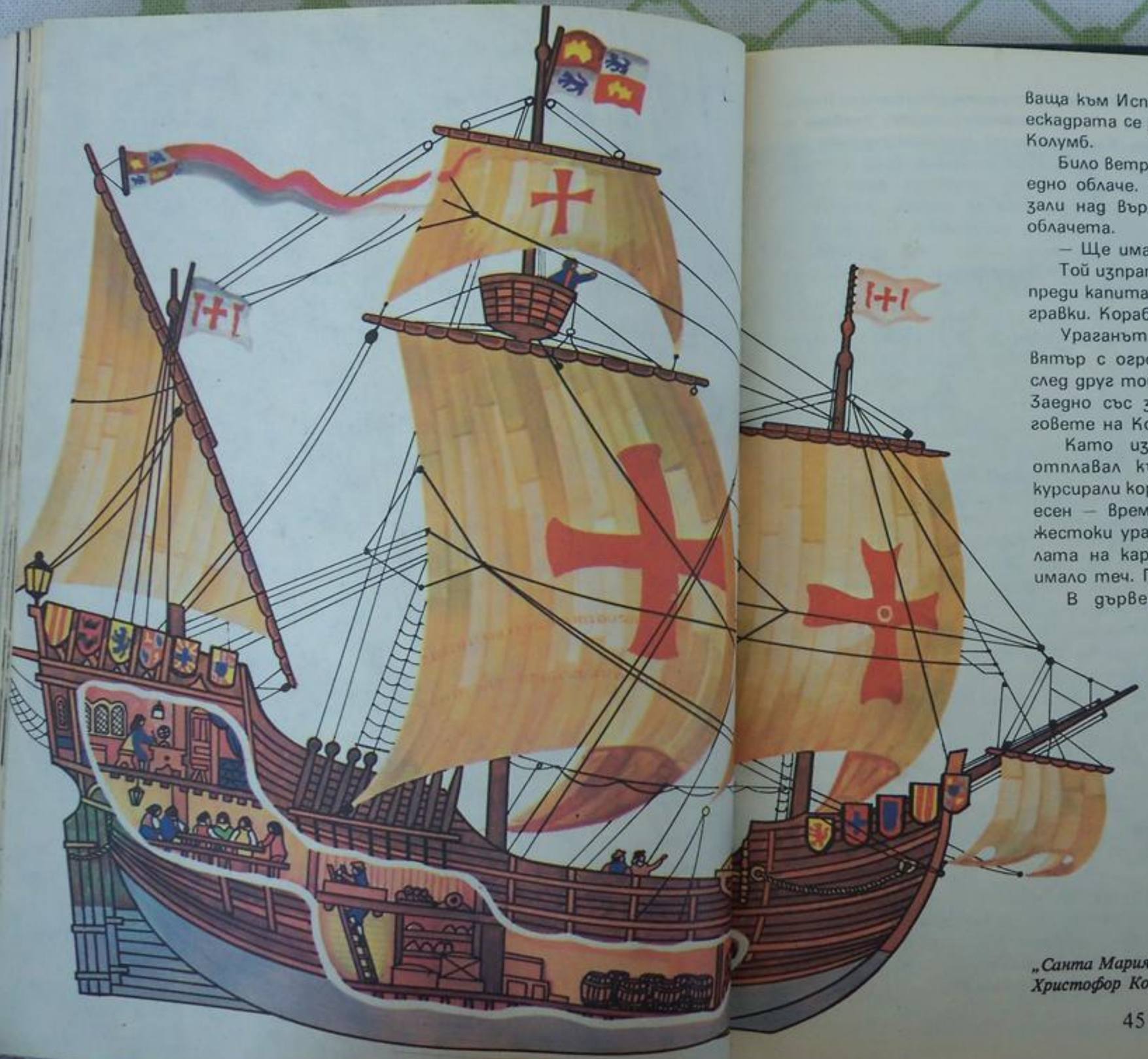
Възмущение се понесло по цялата Испания. Казват, че когато болният състарен моряк се явил пред трона, даже лицемерната Изабела не могла да сдържи сълзите си. Историците обичат да пишат за сълзите на кралете.

Опозореният адмирал не молел за отмъщение. Опростен, той отново заговорил за океана. В дръзкото начинание Колумб решил за последен път да изпита щастието си. Той искал да намери проход сред земите на Западна Индия, който да го отведе към истинската Азия. Като минел през него, той разчитал да се върне в Испания от изток и да извърши околосветско плаване. Мореплавателят бил на 60 години. От всичко, което изпитал през живота си Колумб, най-тежка била тази четвърта експедиция.

На 9 май 1502 година с четири кораба Колумб излязъл в океана. На масата в неговата каюта лежала кралска инструкция. Тя ограничавала правата му на адмирал и му забранявала да слиза на Хаити.

На 29 юни след спокойно и сполучливо плаване корабите достигнали Западна Индия. Като искал да даде почивка на хората и да поправи една от каравелите, адмиралът пуснал котва близо до столицата на Хаити.

Съдбата е капризна. Тя направила така, че по това време на рейда се събрала ескадра, замина-



ваща към Испания с товар злато. С корабите на ескадрата се завръщали забогателите врагове на Колумб.

Било ветровито и ясно. В небето нямало нито едно облаче. Но острите очи на Колумб забелязали над върховете бързо носещи се прозрачни облачета.

— Ще има ураган! — казал Колумб.

Той изпратил към ескадрата лодка, за да предупреди капитаните. Лодката била изгонена с подигравки. Корабите от ескадрата вдигнали котва.

Ураганът налетял през нощта. Щормовият вятър с огромна сила разпилял ескадрата. Един след друг той изхвърлял нейните кораби на брега. Заедно със златото на дъното отишли и враговете на Колумб.

Като изчакал края на бурята, адмиралът отплавал към брегове те на Америка. Дълго курсирали корабите му в търсене на протока. Било есен — времето на бурите. Почти три месеца жестоки урагани налитали над корабите. Ветрилата на каравелите се износили. В трюмовете имало теч. Почти всички котви били загубени.

В дървените кораби се появил морският червей. Бордовете заприличали на пчелни пити. Колумб бил принуден да изостави два от най лошите кораби.

„Санта Мария" — флагманският кораб на флотилията на Христофор Колумб — „Адмирала на морето-океан"

Когато пътешествениците достигнали Ямайка, видели, че по-нататъшното плаване е невъзможно. Като завързал останалите два кораба борд за борд, Колумб ги вкарал сред плитчината на тих залив. Той изпратил един верен офицер на Хаити с молба за помощ. Офицерът Диего Мендес оправдал доверието. С пирога на туземци и с гребци-индианци той изминал за четири дни двеста километра и представил на губернатора писмото на Колумб.

Губернаторът не обичал Колумб. Като прочел писмото, решил да не бърза. За да събере и да изпрати в помощ на пътешественика два кораба, му била необходима цяла година.

На 12 септември 1504 година от пристанището на Хаити излязла каравела. С нея се връщал в Испания Христофор Колумб. Трудно било и това най-последно плаване на адмирала. Няколко седмици в океана бушувал щорм. Каравелата загубила едната си мачта и част от ветрилата. В тясната ниска каюта, скъпернически осветявана от илюминатора, на койката лежал старец. Той почти не ставал. Зрението на Колумб се влошило, измъчвал го ревматизъм.

На 7 ноември знаменитият мореплавател слязъл на испанска земя.

Последните му години преминали в бедност.

Колумб умрял на 20 май 1506 година в град Валядолид.

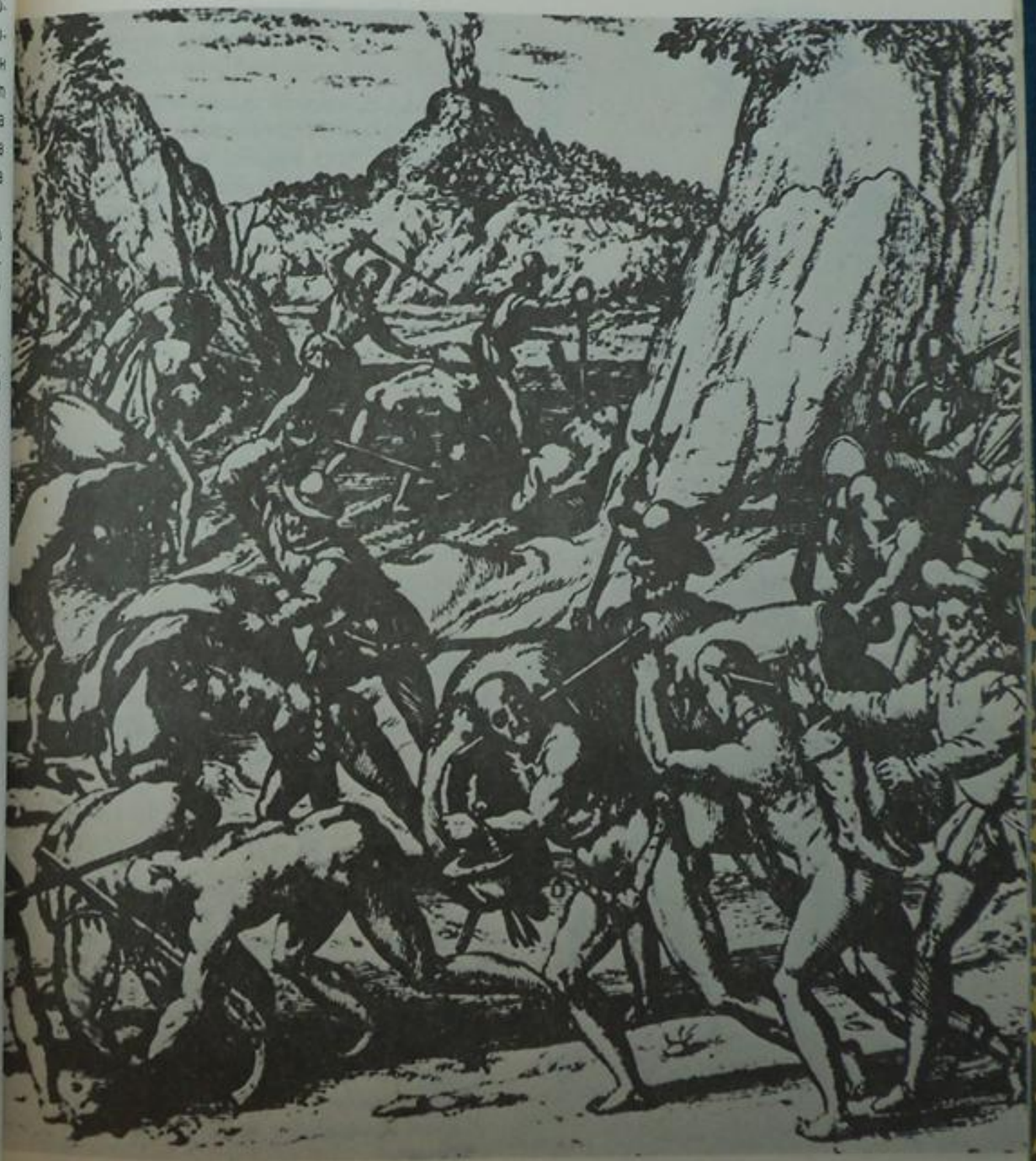
Но дори и на неговия прах предстояли заокеански плавания. Отначало тялото на Колумб било пренесено на Хаити, а след 350 години направило обратното пътешествие. Ковчегът с тялото на генуезеца сега се намира в Севиля.

Съдбата на Колумб предизвиква дълбок размисъл.

Животът му прилича на огледало. В него са отразени смелостта, жестокостта и самозабравящата се предприемчивост на епохата.

В съдбата на великия генуезец поразява верността към веднъж избраната цел.

„Станало чудовищно избиване на индианци..." — пише летописецът



ПАМЕТТА НА МОРЕТО

Ако моретата имаха памет, Карибско море би запомнило войните.

Преди 500 години по неговите вълни се появили испанските каравели. Индианците свързвали снопове тръстика и правели от тях плавателни съдове. Тръстикови салове, копия и стрели — ето всичко, което можели да противопоставят на каравелите.

Залпове от оръдията и водите на морето се обагряли с кръв.

Минавали години. Тежките галеони, натоварени със сребро и злато, плавали на изток с курс към бреговете на Испания. От зеления лабиринт на островите насреща им се появявали малки мръсни ветроходи. Като наближал галеона, ветроходът издигал черен флаг и се втурвал на абордаж. Корабите се закачали с куки. По въжените мрежи, прехвърлени от борд на борд, пиратите тръгвали на щурм. Телата на убитите войници и моряци изхвърляли в морето.

С издути ветрила по мачтите пиратският кораб се появявал внезапно, като привидение, и се втурвал срещу тромавия и беззащитен търговски кораб

На мачтата на пиратския кораб при нападение се веел черен флаг с череп и кръстосани кости, който трябвало да ужасява тъговските моряци и войниците и да ги принуждава да се предават без съпротива

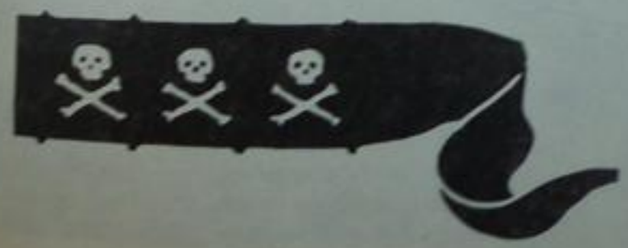
Повечето от тези пирати били англичани.

След тях дошли американците.

Като победили отслабналата Испания, те се закрепили на островите. Днес до свободна Куба се намира пристанището Гуантанамо, над което и сега се развява звездноивичест флаг. Там стоят американските крайцери, издигнали хищно към небето острите върхове на ракетите.

Когато на дъното на Карибско море се спуснат водолази, край всеки остров намират остатъци от потопени кораби. В пясъка лежат полузарити бронзови стволове на оръдия. Когато ги издигнат на повърхността и прекарат няколко дни на въздуха, те се разпиляват на прах.

Времето не щади дори и метала. Но то е безсилно пред паметта. Карибско море не може да забрави кръвта.



Пират (рисунка в книга от XVIII век)
Под шапката на разбойника стърчат фитили, с които той възпламенява запалките на бомбите, а на лентата се вижда набор пистолети.

ИМАЛО ЛИ Е ПИРАТИ В ЧЕРНО МОРЕ?

Древногръцкият пълководец, историк и писател Ксенофонт в съчинението си „Анабазис" /„Завръщане"/ описва по следния начин околностите на тракийския град Салмидесос/сега Мидия в Турция/:

„На това място засядали и бивали изхвърляни на брега много от корабите, които плавали в Черно море, защото тук морето било много плитко. Траките, които живеели по тези места, си разпределили на части брега със стълбове и всеки прибирал онова, което било изхвърляно в неговата част. У тях се намирали много легла, сандъци, изписани свитъци и много други неща, каквито моряците носят в дървени кутии."

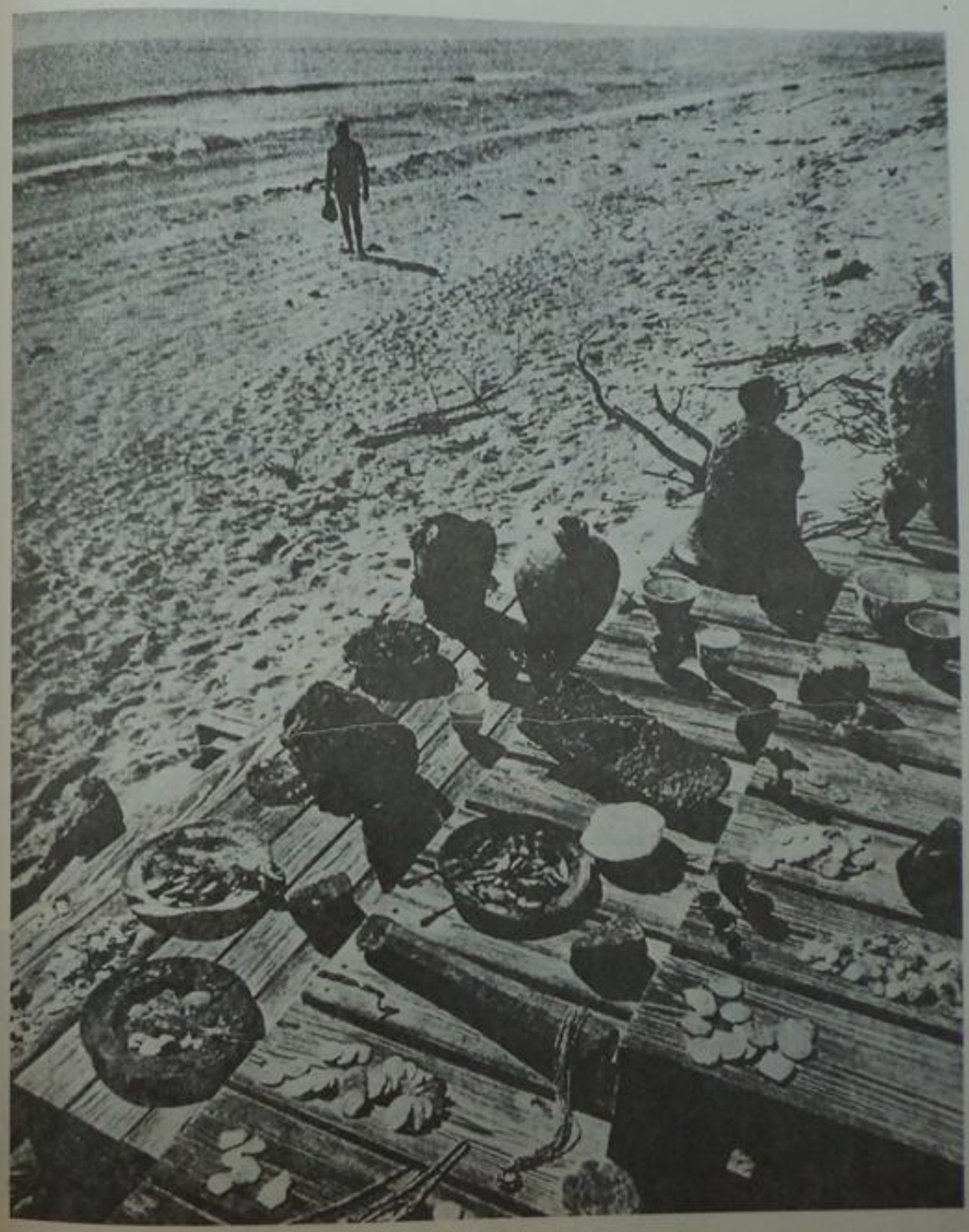
Ксенофонт живял между 430 и 355 г.пр.н.е., а тракийското крайбрежие на Черно море посетил през 400 г.пр.н.е. От неговия разказ става ясно, че крайбрежното тракийско население превърнало прибирането на изхвърлените от морето разбити кораби и техните стоки в доходен поминък. Разграбването на изхвърлените на брега останки от потънали кораби и техните товари също се смятало за пиратство.

В Понтос Евксинос /древното име на Черно море/ можело да се разграничат два вида пиратство: крайбрежно и истинско морско.

Като майстори на нападението в открито море се сочат ахейните, зигите и гениохите – древни племена, обитавали източния бряг на Черно море. За своите пиратски нападения те използвали специални леководвижни тесни малки кораб-чета, наричани камари. Те събирали до 25 – 30 души. Камарите имали висок борд и се разширявали към дъното. Отгоре ги надстроявали с дъски и по такъв начин се получавал покрив. Той бил добра защита при бурно море и високи вълни. И двата края на камарите били еднакво заострени, което позволявало да се гребе с една и съща скорост и в двете посоки. Това имало значение при приближаването и особено при бързото отдалечаване от нападнатите кораби.

Тези пирати нямали селища и пристанища, където да се прибират. При завръщане от грабителски походи вдигали леките си лодки и ги скривали на сушата в гористите места, готови за нови набези.

Пиратите заграбвали товарите, които пренасяли корабите, посещавали в древността Черно море. Едновременно с това пиратите били главни доставчици на роби, завладявани предимно чрез нападения на крайбрежното население.



Останки от испански кораб и товара му, извадени в наше време от леководолази от дъното на Карибско море

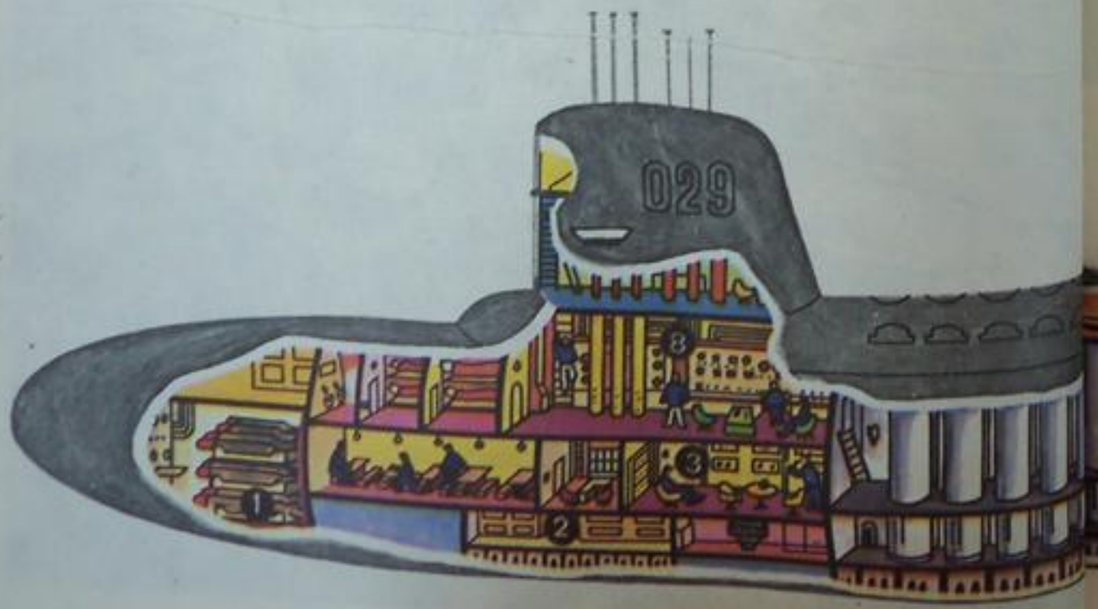
ВОЕННИТЕ КОРАБИ

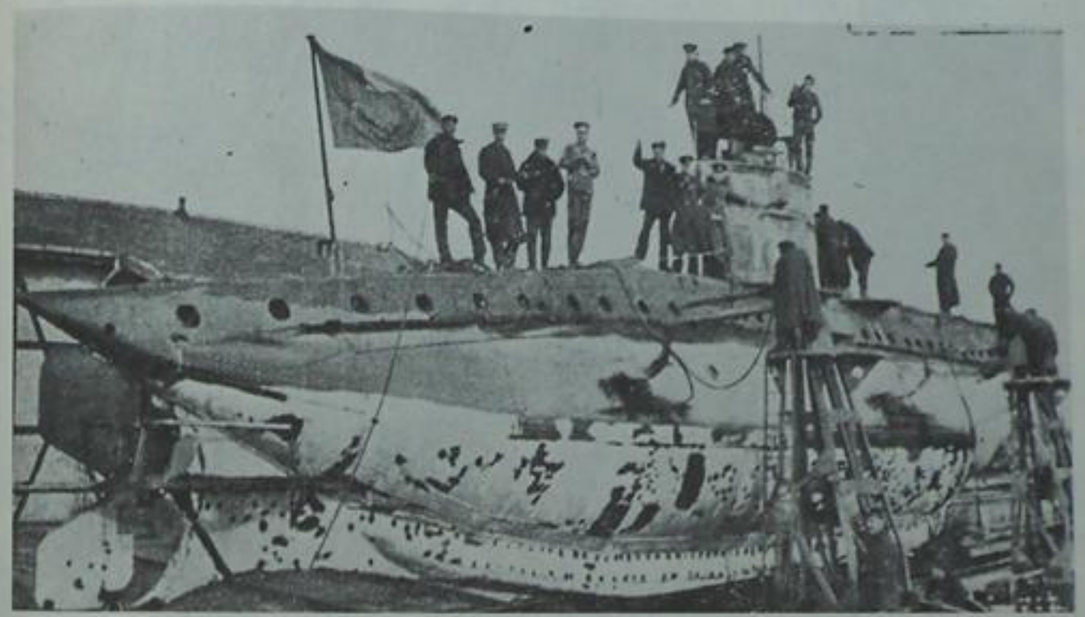
Не само в Карибско море са потъвали кораби. На абордаж тръгвали и са се закачали с куки гръцките и римските триреми. Флотилиите на викингите водели жестоки междуособици в студените полярни води. Оръдията на португалците разстрелвали индийските кораби край бреговете на Каликут. Войни водят корабите и на мародерите, и на освободителите. Ето ги — бойни плаващи машини, крепости и армии на вода, които някъде защищават границите, а другаде изпълняват налудничави планове за нападение.

Атомната подводница-ракетоносец сега е най-опасният кораб. В нейните трюмове са затворени балистични ракети. Дълги месеци тя може незабелязано да курсира край противниковия бряг. Сигнал! Люковете се отмятат встрани и сгъстеният въздух изхвърля нагоре първата ракета, втората... Те политат една след друга, като разтърсват въздуха с шума от двигателите си.

Дълги години артилерията била главното въоръжение на корабите.

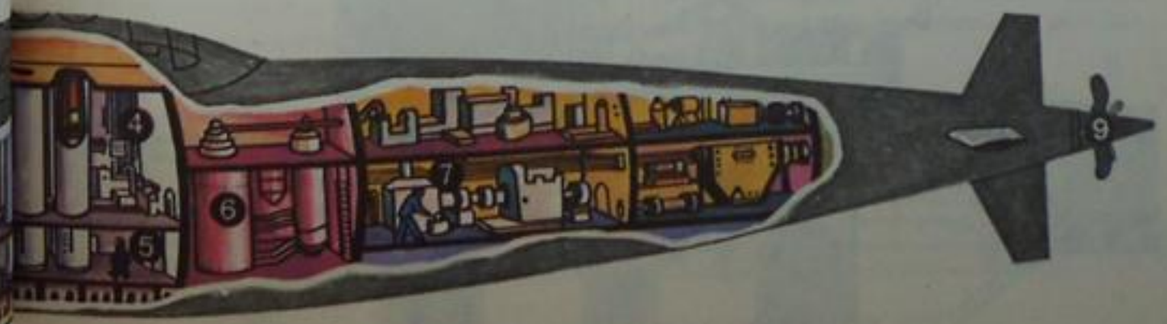
Атомна подводница – ракетоносец:
1 — торпеден отсек; 2 — акумулаторни батерии; 3 — пост за управление на ракетите; 4 — пускови тръби на ракетите; 5 — бутилки със сгъстен въздух; 6 — ядрен реактор; 7 — турбини; 8— пост за управление на подводницата; 9— рул и винт

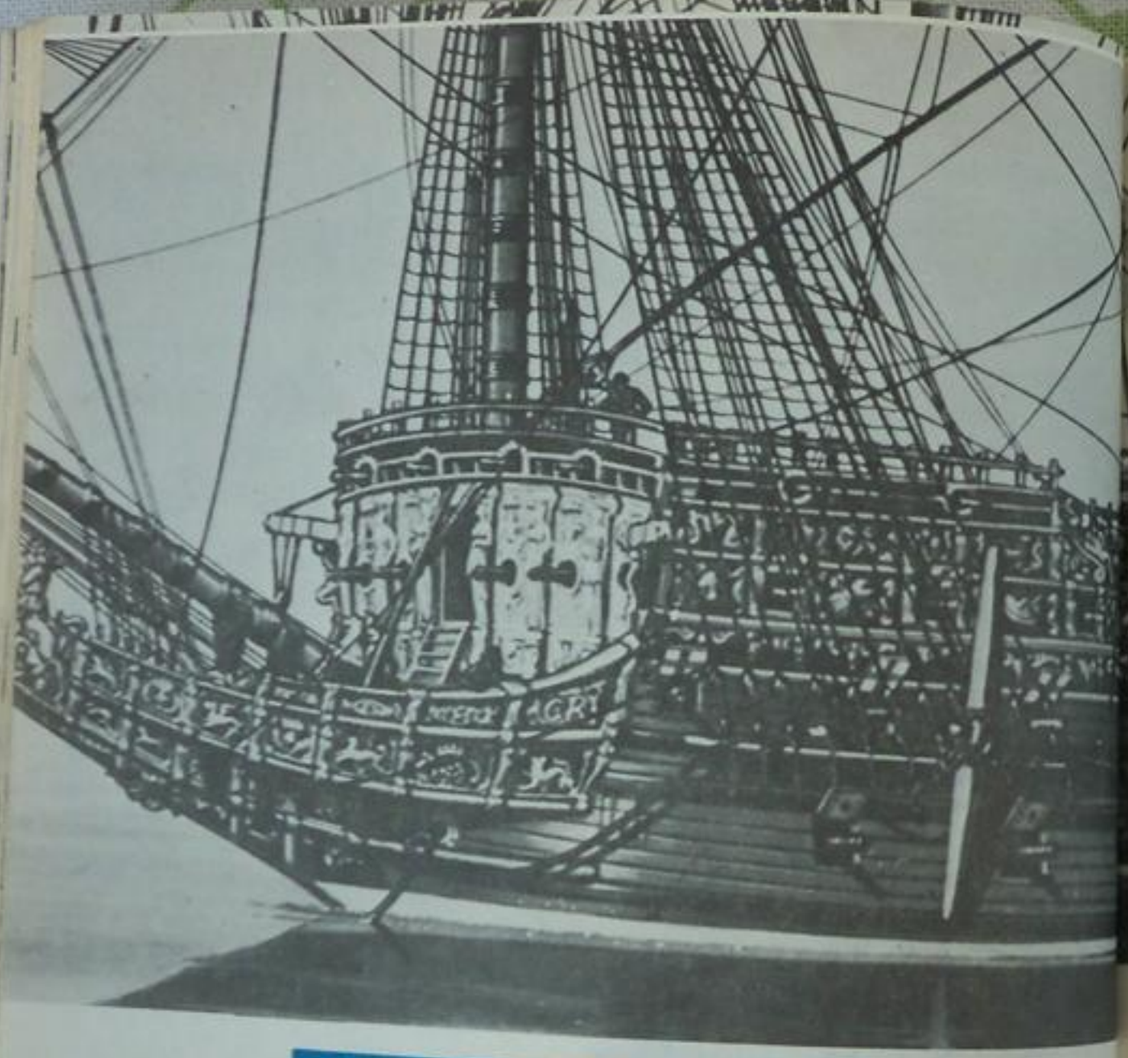


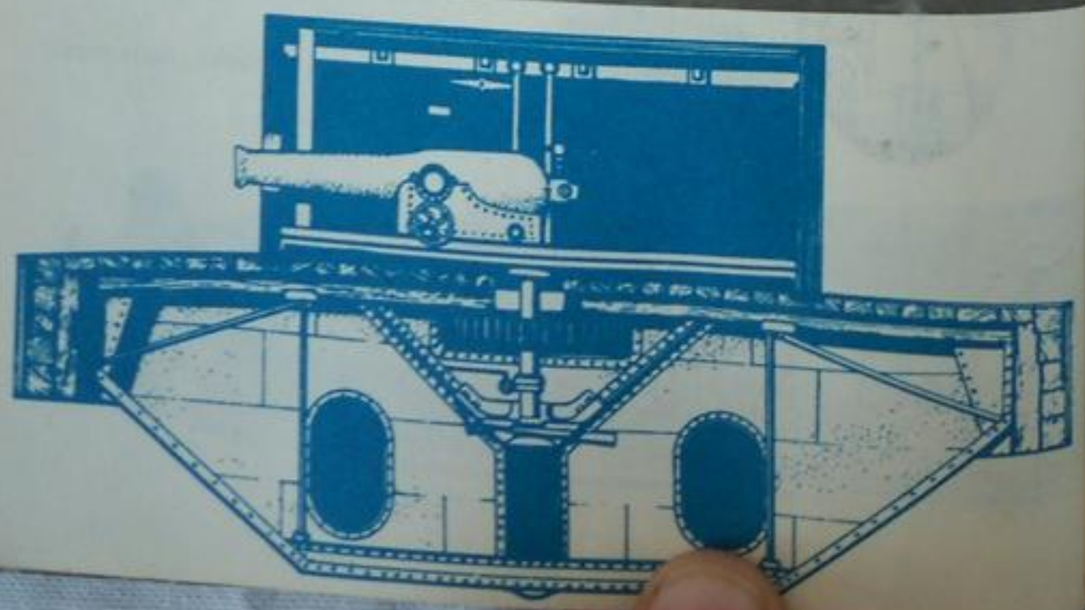


Първата подводница в българския военноморски флот, 1916 г.

Подводницата на Бушнел „Костенурка", 1776 г.







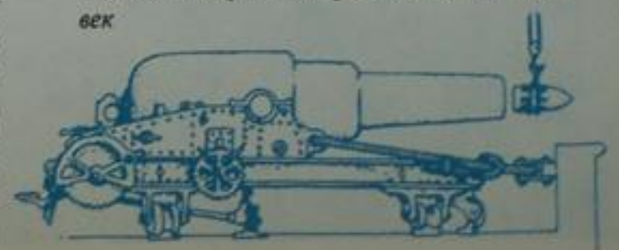
Отначало малки оръдия на колела били наредени с десетки на всяка палуба покрай бордовете. След това дошла артилерията в кули. Една кула на линеен кораб от времето на Втората световна война тежала повече от половин дузина каравели.

Снаряд или броня? Това били двата неумолими съперника. Щом Франция построила броненосец с оръдия с калибър 150 милиметра, италианците обковали поредния си кораб със 180-милиметрова броня. Англичаните заложили в корабостроителниците на Портсмът

Многооръдеен ветроходен кораб от XVII век

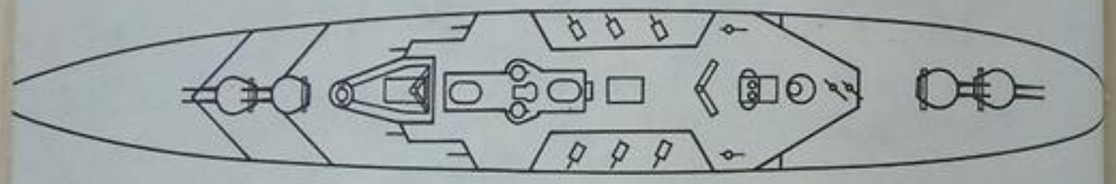
В средата на миналия век бил създаден брониран с дърво и желязо военен кораб с въртяща се оръдейна кула, наречен монитор.

254-милиметрово оръдие на военен английски кораб от средата на миналия век

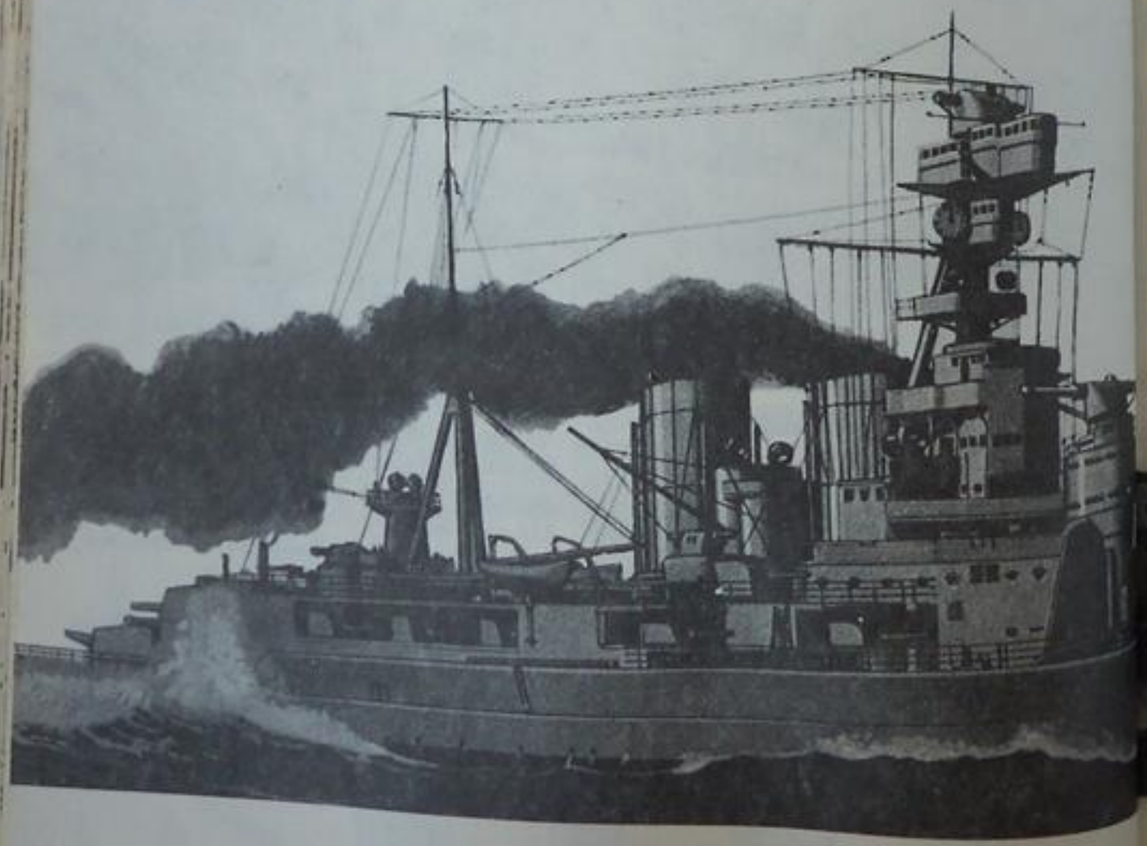


крайцер с броня, дебела 200 милиметра, но немците веднага проектирали кораб с 280-милиметрови оръдия.

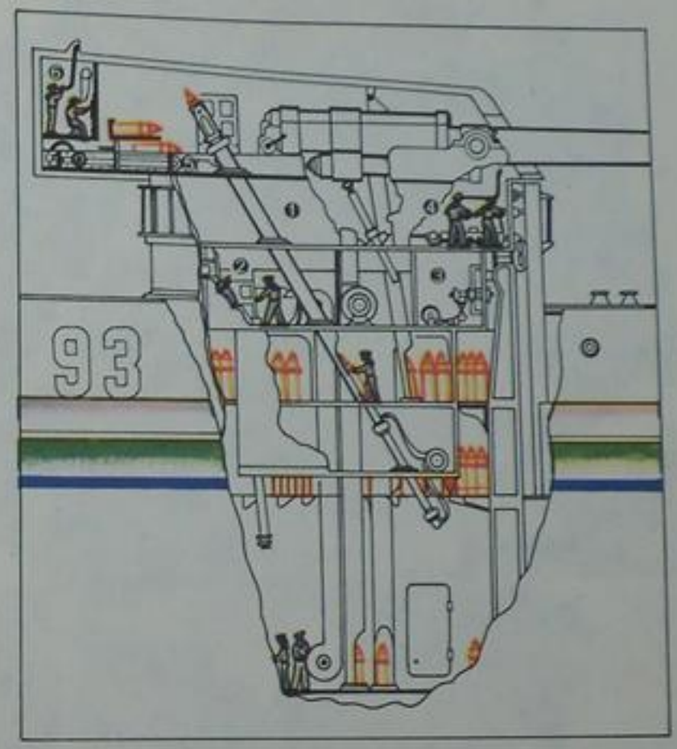
Ракетите сложили край на това надпреварване. Ракетата носи ядрен заряд. Никаква броня не помага срещу ядрения взрив. Ето защо флотите започнали да се крият под водата.



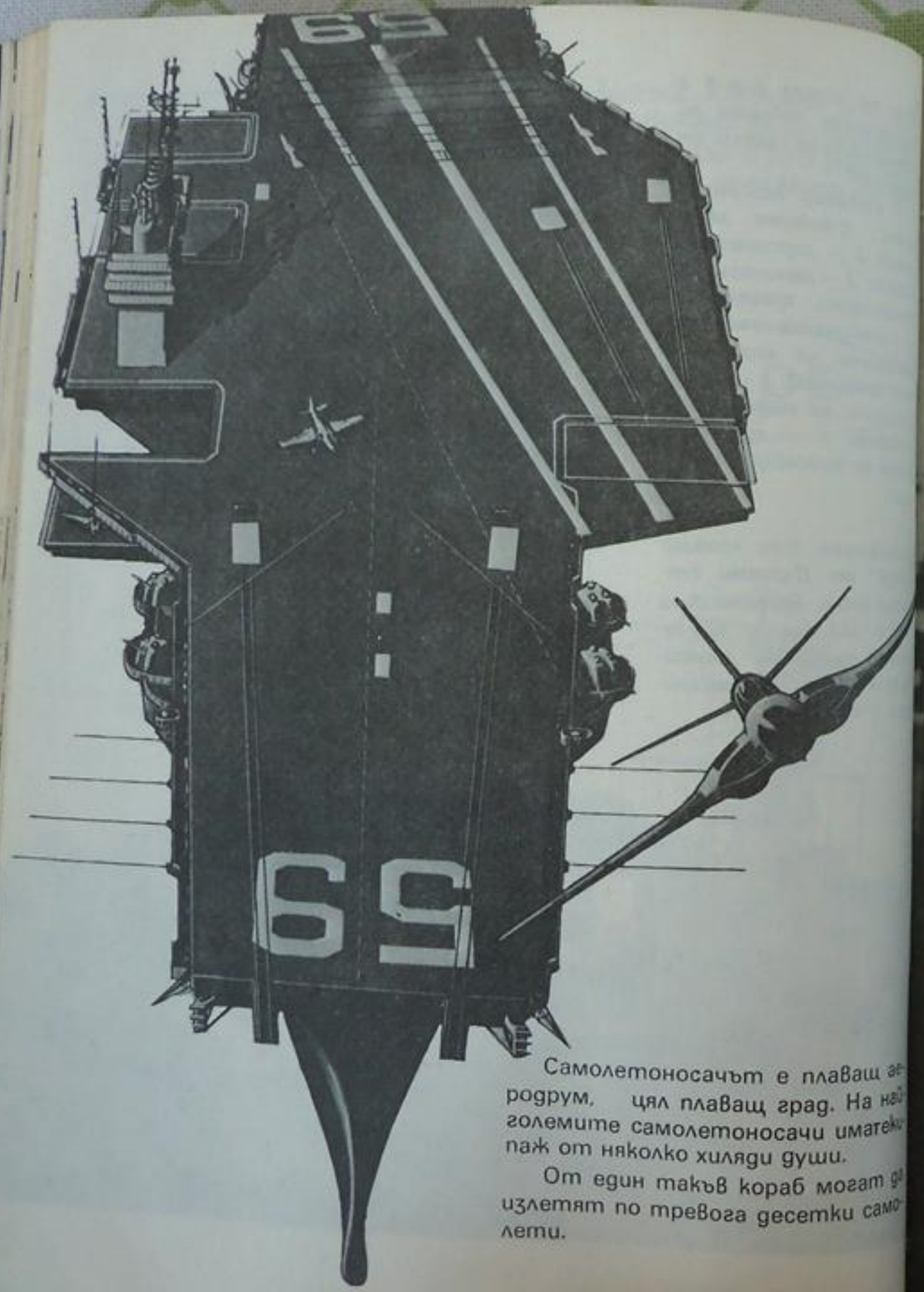
План на оръдейната палуба на крайцера „Хууд"



Кула на линеен кораб с механизирано подаване на артилерийските снаряди от погребите:
1 — елеватор (подаваща тръба с подемен механизъм); 2 — хоризонтални прицели; 3 — механизми за хоризонтално прицелване; 4 — веркитални прицели и механизми на вертикалното прицелване; 5 — улей с изпращачи на снарядите в оръдието; 6 — команден пункт на командира на кулата.



Английският боен крайцер „Хууд" от Първата световна война. Бронята била дебела 305 мм, а най-големите му оръдия достигнали калибър 381 милиметра.



Самолетоносачът е плаващ ае-
родрум, цял плаващ град. На най-
големите самолетоносачи иматекъ-
паж от няколко хиляди души.

От един такъв кораб могат да
излетят по тревога десетки само-
лети.

Ние живеем във века на радио-
то. За военните кораби радиото е
очите и ушите, а понякога и еди-
ствената нишка, която свързва
участниците в боя. Ето защо над
щабните кораби има гора от анте-
ни. Тук те не са десетки, а стоти-
ци. Освен радиолокационни, тук има
антени и на радиопредавателите и
радиоприемниците.

ЗАБЕЛЕЖИТЕЛНИТЕ МОДЕЛИ

В музеите, в домовете на капитаните в оставка на витрини, на полици, на шкафове има модели на кораби. Моделите са от дърво, желязо, слонова кост.

Момчетата обичат да пускат в локвите по-прости модели: дъсчица, пръчица, парченца хартия.

Това са модели за спомен и модели за игра.

Но има и модели, за плаванията на които следи целият свят. Строят ги истински моряци. Замислят ги учени.

На брегoвете на Централна Америка, които мие Карибско море, стоят разрушени от времето стъпаловидни пирамиди. Те много приличат на египетските. По стените на египетските и на индианските храмове се срещат приличащи си едни на други изображения на слънцето. Случайно ли е това? Нима древните египтяни са плавали до Новия свят?

За да провери това предположение, норвежецът Тур Хейердал построи в Египет от тръстика /папирус/ лодка и с нея шепа храбреци тръгнаха на плаване. Пасатното течение пое лодката и я понесе през океана. Вълните я разрушиха и едва след една година им се удаде успешно да повторят това плаване.

Папирусното корабче „Ра" е направено точно по модела на древноегипетските кораби. Това е модел. Но дали културата на индианците води началото си от древния Египет? На този въпрос плаването с „Ра" не даде отговор. То и не мо-

Тур Хейердал в България

С „Ра" в открития океан

жеше да даде. За да се отговори на такъв въпрос, са необходими много изследвания.

„Ра" е по-голям брат на сала „Кон-Тики". Ра е име на египетски бог, Тики — на индиански. Дванайсет години преди плаването с „Ра" Хейердал пресече със сала „Кон-Тики" половината от Тихия океан.

Салът е направен точно по модела на саловете на перуанските индианци. Хората, които го строиха, не използваха нито един гвоздей. Когато салът бе готов, изкараха го в океана, вдигнаха правоъгълното ветрило и той заплава на запад.

Него също го носеха пасатните ветрове и течения. Ден след ден равномерният силен вятър пълнеше ветрилото с изображението на бога на слънцето. Понякога той ставаше рязък, вълните заливаха сала, изглеждаше, че гредите ще се разпаднат и пътешествениците ще се намерят във водата. Но „Кон-Тики" издържа. След четиримесечно плаване течението докара сала до един от островите на Полинезия — кораловия риф Рароя. Огромна вълна издигна сала и го изхвърли на рифа. Пътят с дължина 4300 мили завърши.

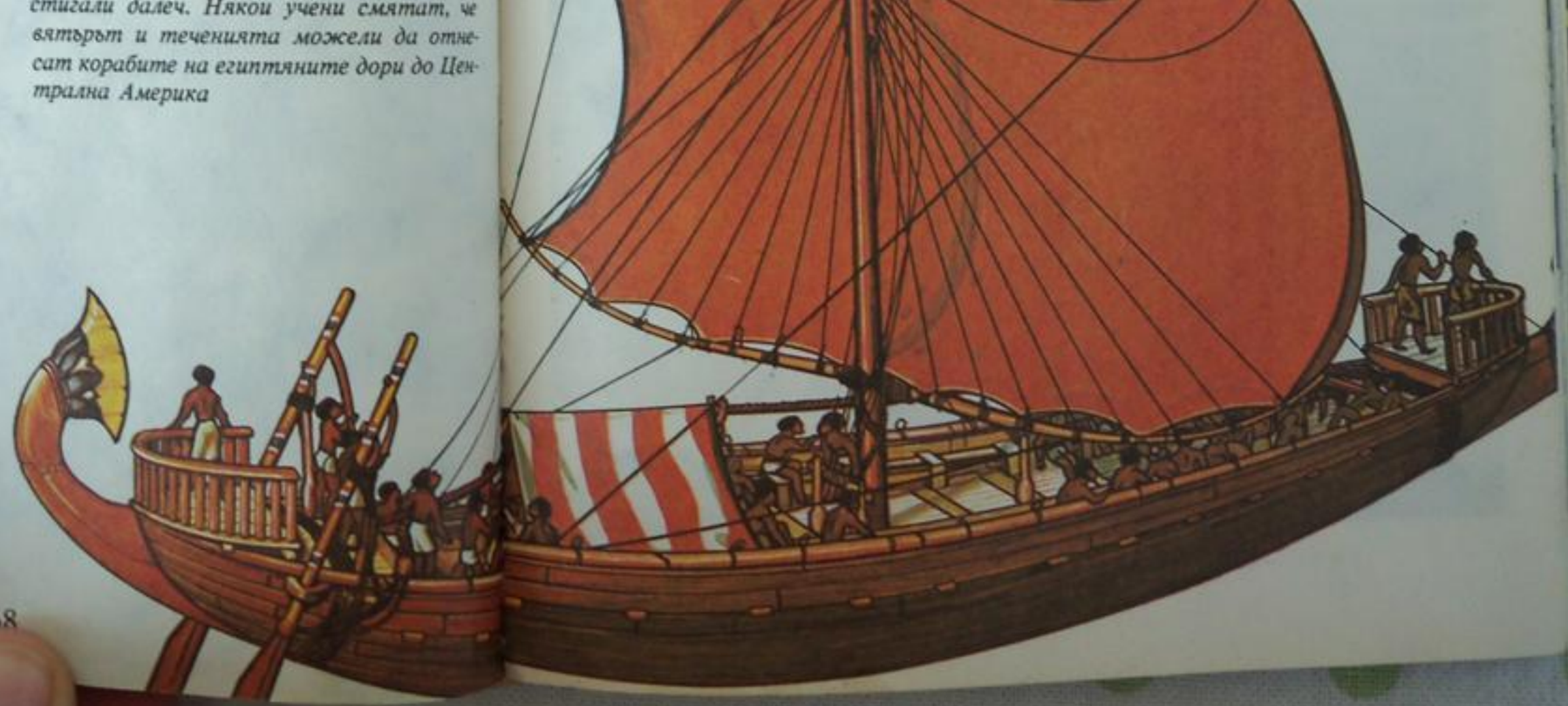
Още по-удивителни от пътешествията на Хейердал са плаванията на французина Ерик дьо Бишоп. В годините преди Втората световна война той се опита да пресече с малка китайска джонка Тихия океан от запад на изток. Искаше да провери дали в миналото жителите на Източна Азия са можели да извършват плавания към Америка.

Ветровете и теченията, същите, които така много помогнаха на „Кон-Тики", всеки път отнасяха джонката назад.

Тогава смелият пътешественик започна да проверява други плавателни съдове и маршрути.

В края на 1956 година той опита да мине със сал от Полинезия до

Египетски кораб. С такива кораби моряците от страната на пирамидите са стигали далеч. Някои учени смятат, че вятърът и теченията можели да отнесат корабите на египтяните дори до Централна Америка



Южна Америка отново срещу ветровете и теченията.

И отново океанът изхвърли несигурния съд към бреговете на остров Таити, където французинът започна своя път.

Упоритият изследовател построи бамбуков сал и избра още по-опасен маршрут: през район, малко по-южно от „ревящите 40-градусови" ширини. Наистина тук и вятърът, и теченията са попътни. Седем месеца жестоки щормове бият сала. На 1000 мили от Чили салът се разпадна. Екипажът успя в последния момент да извика по радиото спасителен кораб.

Смелият пътешественик загина по време на поредното, четвърто плаване. На кипарисов сал той пресече океана от Каляо до остров Кук. И този път океанът разруши сала. Когато се прехвърляха от отломките на сала на брега, Ерик дьо Бишоп потъна. Както се разбра по-късно, изобщо не умеел да плува.

Плаванията на Бишоп и Хейердал доказаха, че нашите прадеди преди много хиляди години с най-примитивни кораби и салове са можели да преплават океаните и да разнасят по далечните континенти своите обичаи и култура.

Сега ние разбираме успехите на викингите, полинезийците и финикийците. Едни от тях са плавали към Северна Америка, други — към бреговете на Перу, трети — около

Салът „Кон-Тики"

Африка. И те са имали не салове, а истински мореходни кораби.

В края на миналия век един норвежки моряк — любител на старини-си построил точно копие на кораб на викингите, събрал екипаж и под ветрила пресякъл Северния Атлантик, като повторил пътя на своите прадеди. Времето не жалело моряка, но ладията с чест издържала изпитанията. За няколко седмици тя достигнала бреговете на Исландия, като по-голямата част от пътя се движела срещу вятъра и теченията.

А ето и още два модела, свързани с Карибско море и с името на Колумб.

През 1892 година в чест на 400-годишнината от откриването на Америка било построено копие на каравелата „Санта Мария". Тя излязла в Атлантическия океан и съпровождана от крайцери, повторила знаменитото плаване.

През 1962 година любители на старини построили модел на мъ-

Ерик дьо Бишоп на сала „Таити-Нуи"

ничката „Ниня" и преплавали с нея от Кадис до Антилските острови. Те не взели със себе си нищо, което не е можел да вземе Колумб. Деветте пътешественици, не така опитни моряци като Бишоп и Хейердал, бързо останали без продоволствие и вода и след продължителни несполуки стигнали до определеното място.

ЛОЦИЯ. Карибско море се намира в зоната на източните и североизточните пасати. Тези ветрове предизвикват течения. Потоци от топла вода непрекъснато се стремят от изток на запад. Като стигнат американския бряг, те се завъртат в Мексиканския залив и дават началото на голямото течение Гълфстрийм.

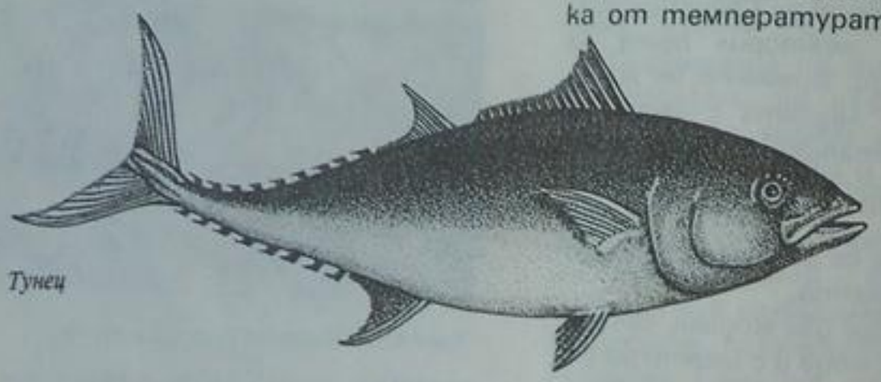
Водата в морето е много топла. Обикновено на повърхността температурата ѝ е около 27°. Солеността е 36 ‰.

Цветът на водата е синкавозеленикав до зелен.

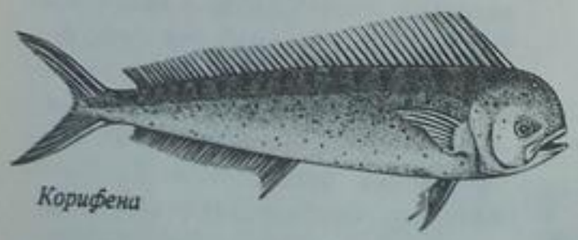
Грунтът е тиня или пясък.

КОЙ ЖИВЕЕ В МОРЕТО

Тунецът е една от най-големите риби в океана. Рибарите улавят три- и дори четириметрови тунци. Освен това тунецът е единствената топлокръвна риба. Температурата на кръвта ѝ е по-висока от температурата на водата.



Тунец



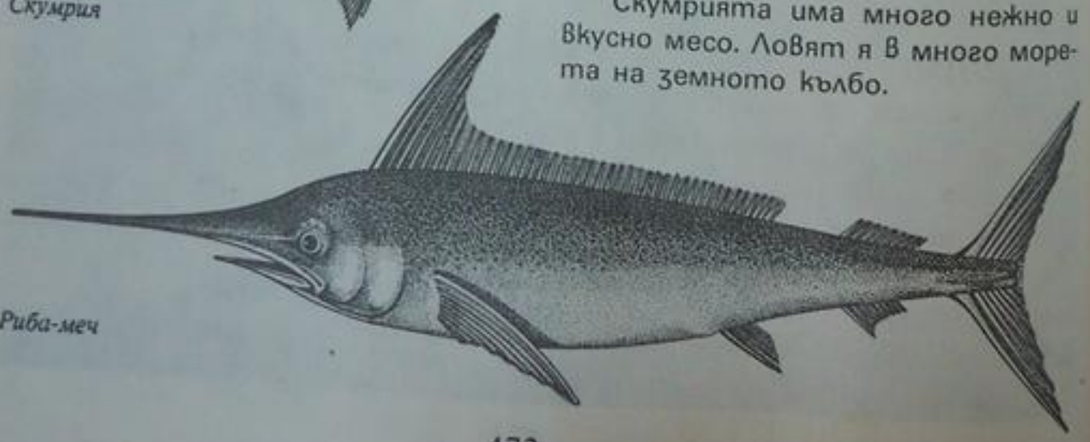
Корифена

Рибата-меч, като се вреже в ято скумрии или херинги, нанася безпорядъчни удари с меча си, заше метява рибите и след това ги изяжда.

Корифената — или златната скумрия — е ярко оцветена риба със сини плавници и характерна глава. Извадена от водата, корифената постепенно изменя цвета си: златистото се превръща в обикновено сиво.

Скумрия

Скумрията има много нежно и вкусно месо. Ловят я в много морета на земното кълбо.



Риба-меч

МЕЧЕНОСЕЦ

Тази риба видях два пъти.

Първия път — в музея. Зад стъклото на витрината висеше къс от корабна обшивка. Дебелата, потъмняла от времето дъска беше пробита напреки. В нея стърчеше тесен костен меч, побелял и назъбен.

— Страшна сила! — ахна някой.

— Дъски, пробити от мечове на риби, има не само тук — каза екскурзоводът. — В лондонския Кенсингтънски музей се намира част от борда на китоловния кораб „Дреднаут". На път за родината си корабът бил атакуван от огромна риба-меч. Носът на рибата пробил дванайсетсантиметровата дъска и медния лист, с който бил обшит бордът. Руският академик Крилов, на когото англичаните показали дъската, изчислил, че в момента на удара рибата би трябвало да се носи със скорост, не по-малка от деветдесет километра в час. А това е скоростта на един експресен влак.

Когато се върнах в къщи, намерих една книга, в която дълго четох за тази риба.

Мина не повече от месец. Нашият кораб правеше рейс за Куба. Утро. Нямаше вятър, морето беше спокойно. Хоризонтът почти не се виждаше: сивата вода се беше проточила от борда до хоризонта, който почти незабележимо се сливаше с небето.

Стоях до борда и гледах как покрай нас преминават редки, прилични на виещи се стъбла саргасови водорасли.

Изведнъж зад кораба се чу плясък. Голямо тъмно тяло издигна фонтан от пръски и рухна във водата. Рибата стремително се движеше покрай борда. Тя не се гмурна в дълбините, а се плъзгаше под самата повърхност, оставяйки след себе си едва забележима ивица раздвижена вода.

Главата на рибата завършваше с остър като шпага нос.

— Погледнете, риба-меч!

Рибата се движеше без видими усилия и не изоставаше от кораба.

— За тази риба учените знаят твърде малко — казах на другарите си. — Нито в един океанариум на света я няма. Казват, че когато опитали да хванат риба-меч с мрежа, тя се хвърлила на брега, но не се оставила жива в ръцете им.

Слушаха ме кратко време. Всички имаха своя работа: радистът отиваше на вахта, механикът — в машинното отделение, помощник-капитанът бързаше да подготви документите до пристигането в пристанището.

Останах сам край борда и гледах как се носи заедно с кораба огромната тъмномедна риба. Изглеждаше, че тя не се движи, а се носи напред, увлечена от движението на кораба.

След това тя рязко се хвърли встрани. Наблизо плуваше ято скумрии. С неуловимо движение на главата си рибата грабна от него една сребриста рибка и изчезна.

РИБА-МЕЧ СРЕЩУ ПОДВОДНИЦА

Звучи невероятно, но е факт.

Това се случило през 1968 година. Малката американска изследователска подводница „Алвин" извършвала геологически и геофизически наблюдения по платото Блейк, на около 110 мили югоизточно от Савана, на дълбочина 610 метра. Въпреки запалените фарове видимостта била едва 10–15 метра.

След като стигнала дъното, подводницата се придвижила няколко метра, за да направи снимка на един голям коралов склон. В същия миг екипажът чул шум откъм кила. Зад стъклото на илюминатора пилотът ясно видял меченосец, затиснат между баласта и корпуса.

Малко преди това помощникът видял, че когато „Алвин" се придвижила напред, на около 10 метра пред носа една неясна форма се размърдала, повдигайки облак от тиня.

Животното се обърнало към „Алвин" и се втурнало в атака. Мечът се забил с цялата си 76-сантиметрова дължина в свръзката между долната и горната част на външния корпус.

Меченосецът се е забил между баласта и корпуса на „Алвин"

Командирът на подводницата, като се опасявал от евентуално проникване на вода, веднага взел решение за изплаване на повърхността. В момента на излизането рибата напрегнала последни сили да се освободи и мечът се счупил, но екипажът на осигуряващия кораб, предупреден от подводницата, успял да прекара примка на опашката ѝ.

Установило се, че меченосецът е от среден размер: дълъг 2,45 метра от върха на меча до опашната перка. Тежал 89 килограма.

Тази риба не е била благоразумна.

Изваждането на отчупения меч

СЛАДКОВОДНИТЕ АКУЛИ

На две места на земното кълбо има сладководни акули – в езерото Никарагуа в Централна Америка, недалеч от Карибско море, и в езерото Синтани на Нова Гвинея. Някога тези езера били морски заливи. След това започнало издигане на сушата и рибите се оказали откъснати от морето.

Водата в езерата се опреснявала така бавно, че поколенията акули съумели да се приспособят към нея.

МОРСКИ ЕЗИК

ДИМНАТА ШАПКА

В Карибско море по целия хоризонт има дим. Идват кораби от Тихия океан, от Атлантическия, плават и пушат.

Всеки път, когато виждам дим на хоризонта, си спомням как по-рано са се борили с дима на военните кораби.

Случвало се — плава крайцер. Не плава, а се промъква. Огнярите много внимателно работят край пещите. От комините струи прозрачен въздух. Дим няма! Врагът не може да забележи кораба.

И изведнъж огнярите не успяват да се справят добре — пух! — от комините изскача черна шапка дим. Увисва над кораба. Вижда се далеч, далеч. Противникът я забелязва и се втурва в атака.

Вместо да казват: „Докара нещастието“, във флота и до ден днешен се споменава: „Пусна шапка дим!“

РАЗГОВОРИ НА БАКА

— Като направиш завой — запиши го в дневника. Видиш ли бряг — запиши. За брега пиши: кога си го видял, как се нарича...

— А аз видях корабен дневник, в който има такива бележки: „Видяхме земя“, „Отново земя“. Каква земя — неизвестно.

— Какъв ще е този дневник?

— На Колумб.

— Какво са направили Колумб и Магелан за човечеството?

— Подарили му земното кълбо.

— А с какво са известни Кук и Белинсхаузен?

— Разсеяли последните заблуждения. Топлият южен континент е последната грешка на географите.

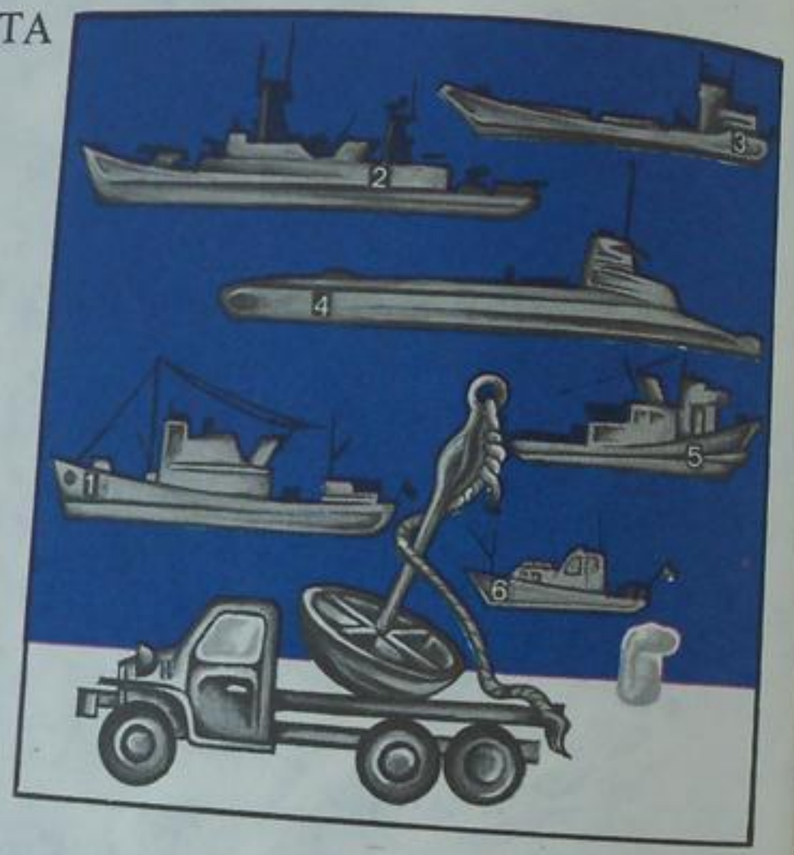
— Вчера видях кораб, който се движеше с кърмата напред. И дълго се движи — през цялото пристанище.

— Е и какво? Ние веднъж плавахме на хълбок три денонощия!

— Как така?

— Много просто. Тогава аз бях на плаващ док. Прехвърляха ни от Балтийско море в Японско. През два океана. Довлякоха ни до Панамския канал, измериха ширината — няма да минем. Тогава, като размислиха малко, обърнаха нашия док на хълбок и така го прекараха през целия канал.

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

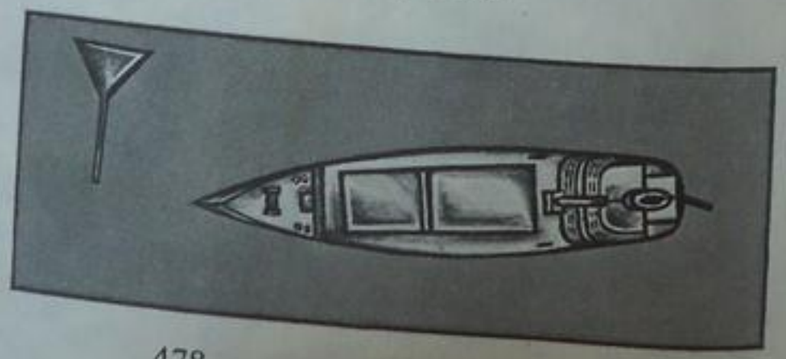


За кого са докарали тази котва?

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. Къде ще доплава бутилка, хвърлена в морето край северния бряг на Куба?

2. Накъде ще обърне корабът?



3. Какво са написали тези сигналисти?

4. Може ли риба да потъне във водата?

5. От какво изработват корпусите на подводниците?

6. Кой е първият български кораб, посетил Куба?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „АНТАРКТИЧЕСКИ ВОДИ“

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

1. Пингвинът и бялата мечка живеят в различни полярни области. Бялата мечка – в Арктика, пингвинът – в Антарктида.

2. Знамето на мачтата на китоловния кораб е насочено срещу вятъра /или неправилно е насочен димът от комина/.

3. На кораба-база на китоловна флотилия няма харпунно оръдие.

4. На китоловния кораб, който преследва кита, е пусната котвата.

5. До харпунното оръдие няма харпунер.

ВИКТОРИНАТА

1. Истинските /мустакатите/ китове – нито веднъж. Те мигрират /местят се/ само в границите на Северното или на Южното полукълбо.

2. На дълбочина 1–2 километра.

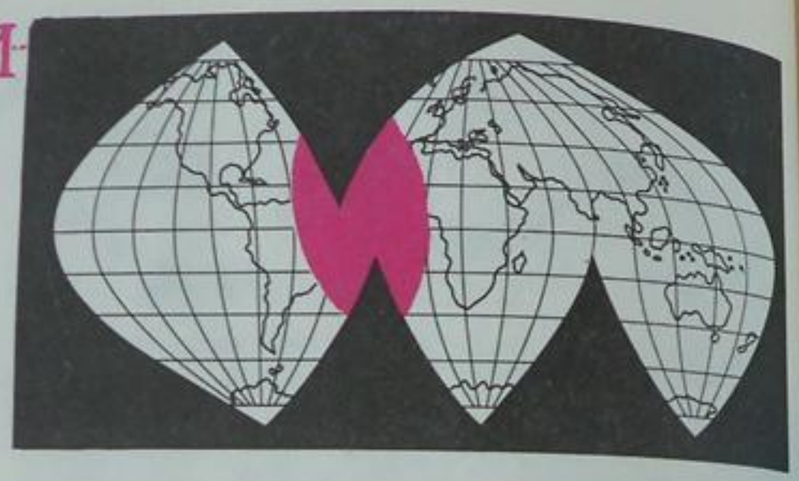
3. Като изключение се срещат бели екземпляри при всички видове китове.

4. Видимостта в океана под водата е не повече от 30 метра. Огромният кит просто няма възможност да вижда опашката си.

5. Около един час.

6. Да. Васил Захариев от Института по хидрология и метеорология към Българската академия на науките и писателят Слав Хр. Караславов.

АТЛАНТИЧЕСКИ ОКЕАН



Водите, където някъде завършвал светът

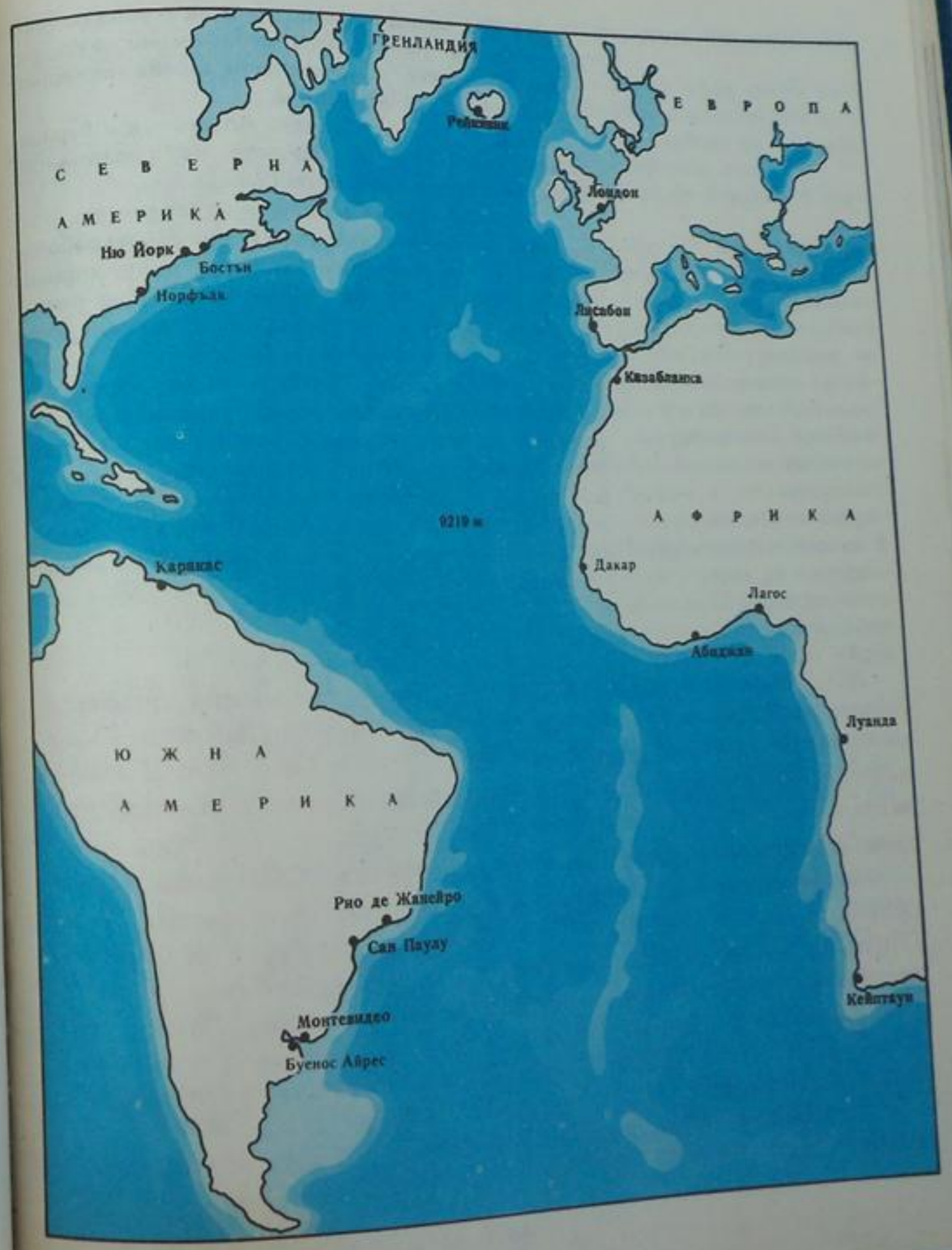
КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

Почти от полюс до полюс се простира Атлантическият океан. Рядко кораб е плавал през всичките му части.

Северният Атлантик е край на рибарите, на лошото време и на безбройните рибни пасажи. Тук циклоните бродят през цялата есен, зимата и пролетта. Те се движат от запад на изток, гонят по небето тежки слоисти облаци, въртят се, заливат с дъжд и засипват със сняг голите каменисти Фарерски острови, скалистите брегове на Исландия и Норвегия.

На чистата вода край островите над обширни плитководни банки се люшкат стотици риболовни кораби. Те ловят херинга. Когато през зимата пасажите приближат край Норвегия и херингата започне да хвърля хайвера си, водата става мътна и млечна. Бели ивици бележат движението на рибата.

В Южния Атлантик почти винаги духа западният вятър. Той докарва тежки вълни и те, като не срещнат по пътя си брегове, от нищо незадържани, се движат на изток в безкрайния кръгообразен път около Земята. Това са „ревящите четиридесетградусови ширини". Тук вятърът постоянно духа с ураганна сила.



Рядко, много рядко по пътя на кораба се явяват острови. На тези пустинни камъни не расте нито едно дърво, само гъстата трева послушно ляга под ударите на вятъра.

Между щормовия Северен Атлантик и бурния Южен Атлантик е ивицата на пасатните ветрове и екваториалните щилове.

Тук екипажите на корабите си отдъхват. Порано мореплавателите наричали щилевите райони на океана „конските ширини". През онези години от Европа към Америка карали много коне. Като изгубели вятъра, ветроходните кораби със седмици стояли неподвижно. Труповете на измрелите от глад животни изхвърляли зад борда.

Когато бързоходен кораб пресича океана, времето се променя пред очите на екипажа. Ако вчера в мачтите е свирел резкият студен вятър и всяка минута можела да се посипе бодлива снежна суграшица, то днес грее слънце и топлото влажно дихание на тропиците гони край кораба равните редици на сините вълни.

ЛОЦИЯ. Атлантическият океан е разположен между западните брегове на Европа и Азия и източното крайбрежие на Америка. Това е вторият по големина воден басейн на земното кълбо. Негови крайни морета са Карибско, Норвежко, Ирландско и Северно. В центъра му е разположено единственото в света море без брегове — Саргасово море. Чрез Гибралтарския проток океанът се свързва със Средиземно море.

Най-големите от пристанищата са: Ню Йорк, Бостън, Нови Орлеан, Норфълк /САЩ/, Рио де Жанейро /Бразилия/, Монтевидео /Уругвай/, Буенос Айрес /Аржентина/, Кейптаун /Южноафриканска република/, Лагос /Нигерия/, Фрийтаун /Сиера Леоне/, Дакар /Сенегал/, Касабланка /Мароко/, Кадис /Испания/, Лисабон /Португалия/, Брест, Шербур, Хавър /Франция/, Плимът, Портсмът, Саутамптън, Ливърпул /Англия/.

Най-голямата дълбочина от 9219 метра е измерена край остров Пуерто Рико.

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

ТАМ СВЪРШВА СВЕТЪТ

Някога Атлантическият океан бил мястото, където свършвал светът.

— Там прозрачният небесен свод опира във водата и се пораждат мракът и ужасът. Не се е завърнало живо същество, рискувало да отплава към тези води — казвали древните хора.

И все пак те рискували да се впускат в плаване.

Жителите на Картаген — най-голямото средиземноморско пристанище — потомци на опитните финикийски пилоти, били забележителни мореплаватели. За едно такова плаване ни разказва каменен надпис. От него узнаваме че пет века преди нашата ера картагенците изпратили на плаване Ханон — един от своите военачалници, за да основе градове на западното крайбрежие на Африка. Като напуснал Картаген начело на флота от шестдесет галери с по петдесет гребци на всяка, с войници и преселници на бордовете, Ханон излязъл през Гибралтарския проток в Атлантическия океан и като спирал за построяването на градове, спуснал се край африканското крайбрежие на юг и почти достигнал Гвинейския залив. Корабите от Картаген изминали около 4500 километра под ветрила и на гребла.

По пътя си срещали планини, населени с диви хора, облечени в кожи, разноцветни и благоухаещи горичкѫ. Корабите плавали край брегове, обхванати от степни пожари, и острови, на които живеели горили.

Пътешествието, описано на мраморната плоча, гордите съграждани на Ханон нарекли околосветско пътешествие. Това било пътешествие отвъд пределите на познатия свят.

ЛОЦИЯ. Теченията на Атлантика напомнят теченията на Тихия океан. Тук също има северно и южно течение, породени от пасатните ветрове, има течение на западните ветрове; в Северното полукълбо подобно на Курошио съществува грандиозното течение Гълфстрийм.

КОЙ ОТКРИЛ АМЕРИКА?

Америка открил Колумб. Преди петстотин години. Това всеки ученик знае.

Но когато археолозите започнали да разкопават древните гробове в северните райони на атлантическото крайбрежие на Америка, не можели да допуснат, че заедно с гробните камъни тревожат и славата на великия генуезец.

Под пласта земя и камъни намерили останките на високи светлокоси хора. Редом с всеки от тях лежал правоъгълен меч.

Такива мечове в стари времена носели жителите на Северна Европа. В Америка няма светлокоси племена.

Така станало известно, че 500 години преди Колумб на американската земя стъпили викингите — жители на съвременна Скандинавия.

Сурова била тяхната родина. Каменистите полета и безплодните склонове на планините не можели да изхранват хората. Те се отправяли в морето. Строели от дъб тесни острокилни ладии. Носът на всяка ладия бил силно издигнат и украсен с драконова глава.

С ладиите ловели риба, превозвали стоки, откривали нови земи, ограбвали чуждестранни градове.

Викингите били племена на воини и на моряци. Те открили и заселили остров Исландия.

Ерик Торвалдсон с прякор Червенокосия имал силата на бик и вълчи нрав. За убийство на човек бил изгонен от Норвегия. В Исландия отново имало съд и отново го осъдили на изгнание. С шепа храбреци преплавал Датския проток и слязъл в Гренландия. Основаното селище започнало бързо да се разраства. През онези години климатът в Гренландия бил по-мек и селищата на викингите се намирали сред зелени тревни долини.

Веднъж буря отнесла ладиите на колонистите към неизвестни брегове. Без да слизат на тях, колонистите се върнали назад. Това се случило през 985 година. Земята, която видели, била крайбрежието на Северна Америка. А пет години по-късно синът на Ерик Червенокосия — Лейв Ериксон — стъпил на американския бряг. Неговият кораб стигнал брега на новия континент пет столетия по-рано от Колумб. По местата, където сега се намират канадските и американските градове, викингите основали селища. Този край те нарекли Винландия — страна на лозята, а може би, както смятат други учени, страна на ливадите.

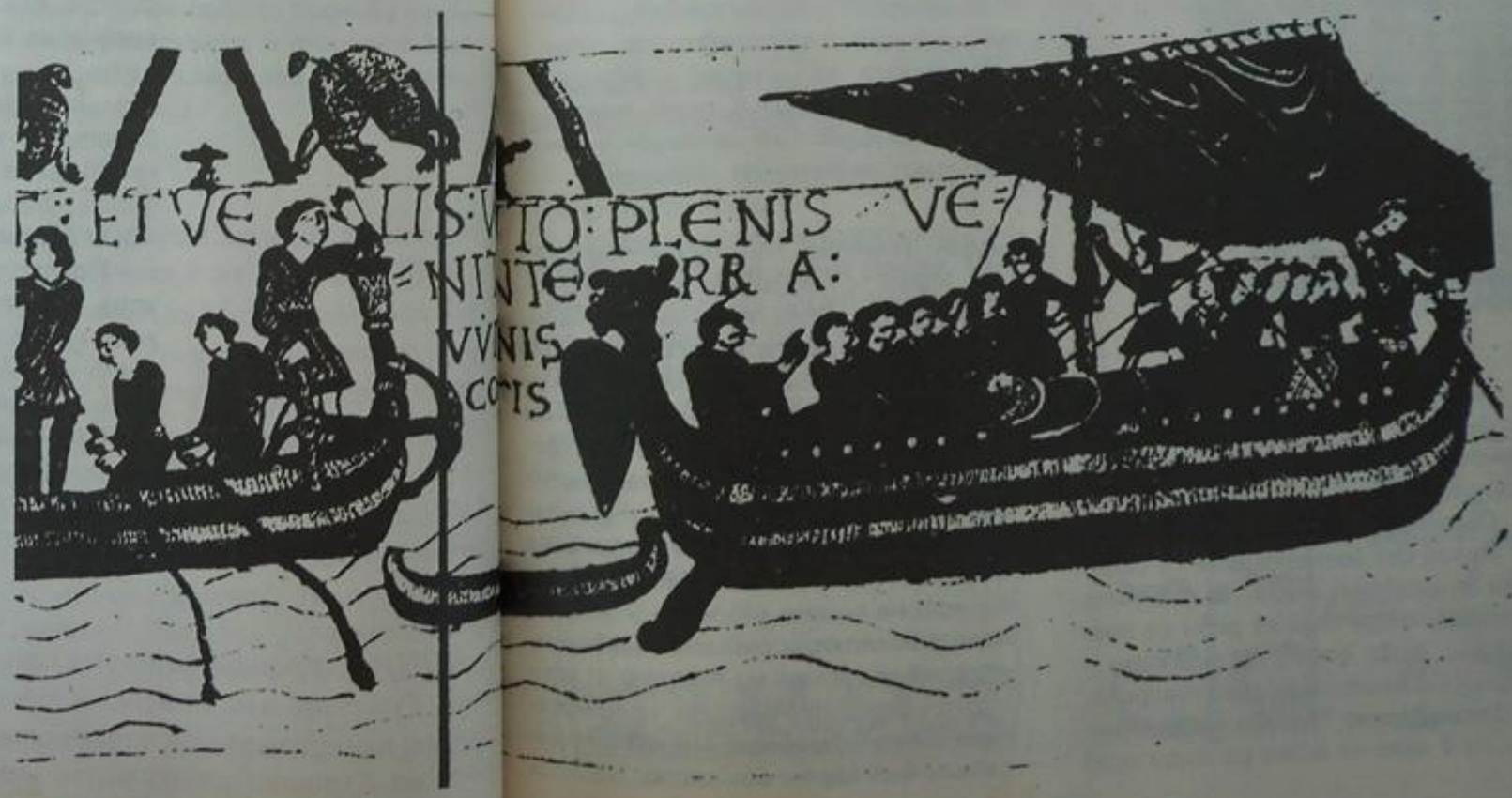
Светлокосите хора с прави мечове живеели тук мирно, тук воювали с червенокожите туземци.

Неотдавна по крайбрежието на Нюфаундленд били намерени развалини от древните скандинавски селища.

Никой не знае защо са били разрушени техните къщи: може би са били изоставени от викингите или са били опожарени?

Древните погребения говорят само за едно — в Америка е имало европейци много преди Колумб. И все пак той е открил Америка. Да откриеш — значи да направиш достъпно за всички.

Кораби на викингите, XI век



ЛОЦИЯ. Приливите в Атлантическия океан са различни по височина и време. Най-голяма сила те достигат край бреговете на Америка. В залива Фънди /Нюфъндлънд/ височината им е 16,2 метра, а на юг, край бреговете на Патагония — 14 метра. Край бреговете на Европа най-големи са приливите в Бристълския залив. Край бреговете на Африка те са много по-слаби. А най-големите ветрови вълни са в южната част на океана. В „ревящите четиридесетградусови ширини" те достигат височина 15 метра.

Солеността на водата е океанска — до 37 ‰.

В океана се появяват плаващи ледове през пролетта в Северното полукълбо /тук те се спускат до 40° ширина/, а през есента — в Южното. Наблюдавани са на ширината на нос Добра надежда и нос Хорн.

В океана прозрачността на водата е най-голяма, както обикновено, на екватора. Най-прозрачна е водата в Саргасово море — 66,5 метра.

Цветът на океанската вода е тъмносин, във водите на Гълфстрийм — нежносин, в крайбрежните райони — зеленикав. В дълбоководните части на океана дъното е тинесто, а на континенталните склонове — пясък, чакъл.

КОРАБИ НА СТРАДАНИЕТО

Казват, че хората се раждат, за да вършат добро, и само обстоятелствата правят някои от тях негодници.

Същото е и с корабите.

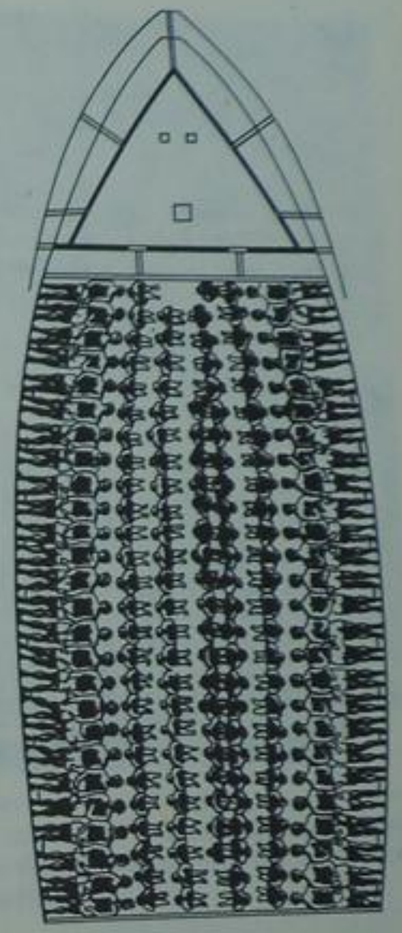
Някои от ветроходите са обкичени с позорна слава. В техните трюмове търговци на роби са превозвали „жива стока". И най-вече — негри за южните щати на Америка.

Тесен трюм. Толкова нисък и тесен, че в него не може да стои прав човек. Тъмнина. На пода, с подгънати крака, с глави на дъските, лежат негри. Сред тях има и жени. Ръцете и краката на всички са във вериги. Задушен, наситен с тежки изпарения въздух. Стонове на болни и на ранени. Бълнувания на полудели... Болните и обезумелите умират. Шарка и други болести съсипят хората. През 1819 година на френския кораб за роби „Ле Родер" от болест на очите заболели и ослепели и екипажът, и робите. Плаванията от бреговете на Африка до пристанищата на Америка продължавали няколко месеца. Много дни корабът бил каран от слепи. На края заболелите оздравели. Само тридесет и девет негри не си възвърнали зрението. Белите ги изхвърлили зад борда и продължили плаването.

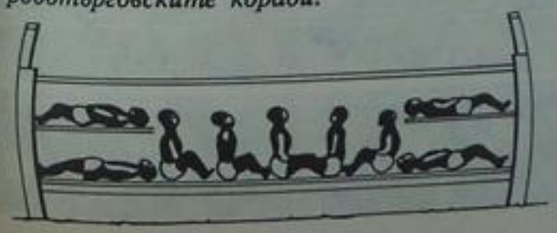
В трюмовете на тези кораби окованите в желязо и изтощени хора били безпомощни. Но и сред тях от време на време избухвали въстания. През 1785 година близо до африканското крайбрежие се разбунтували робите на холандски кораб. Те избили екипажа, но повече нищо не можели да направят. Нито един от тях нямал представа за ветроходния кораб и как трябва да се управлява. Към въстаналия кораб от други кораби и от брега приближили десетки лодки с въоръжени до зъби търговци. Но негрите вече познавали барута. Те запалили барутния склад. Корабът заедно с 500 негри хвръкнал във въздуха.

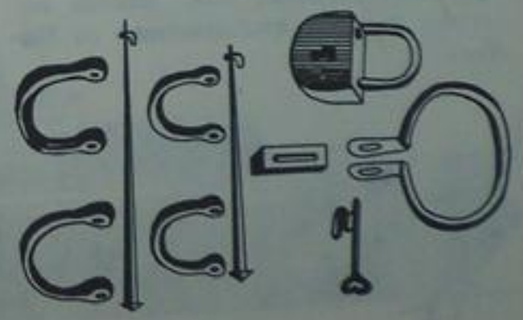
Негрите предпочели смъртта пред робството.

И едва когато търговията с роби била обявена извън закона, когато започнали да бесят капитаните на корабите за роби на собствените им мачти, тези страшни кораби изчезнали от морските простори.



Оковавали ръцете и краката на робите с вериги и железа, заключвали ги с катинари и ги наблъсквали в трюмовете на роботърговските кораби.



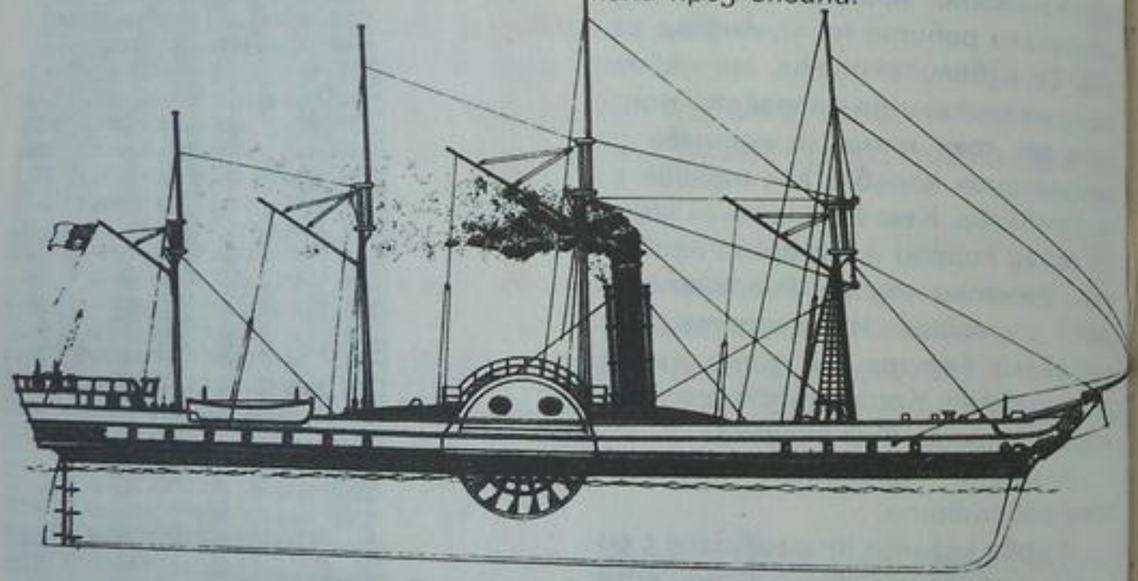


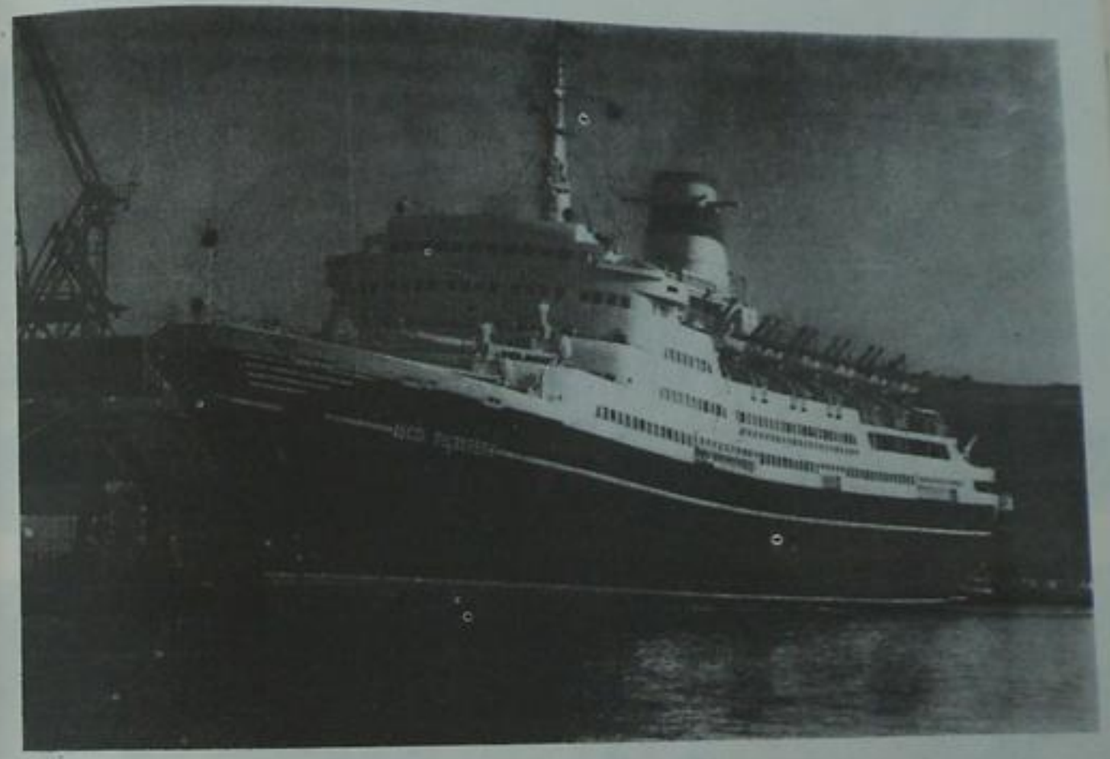
ОКЕАНСКИТЕ ЛАЙНЕРИ

Има кораби, които непрекъснато се движат по една линия, между едни и същи пристанища. Те превозват пътници. Често ги наричат лайнери.

Лайнерите са великаните сред корабите от пътническия флот. Това са плаващи хотели, които са се откъснали от брега и са тръгнали през океана.

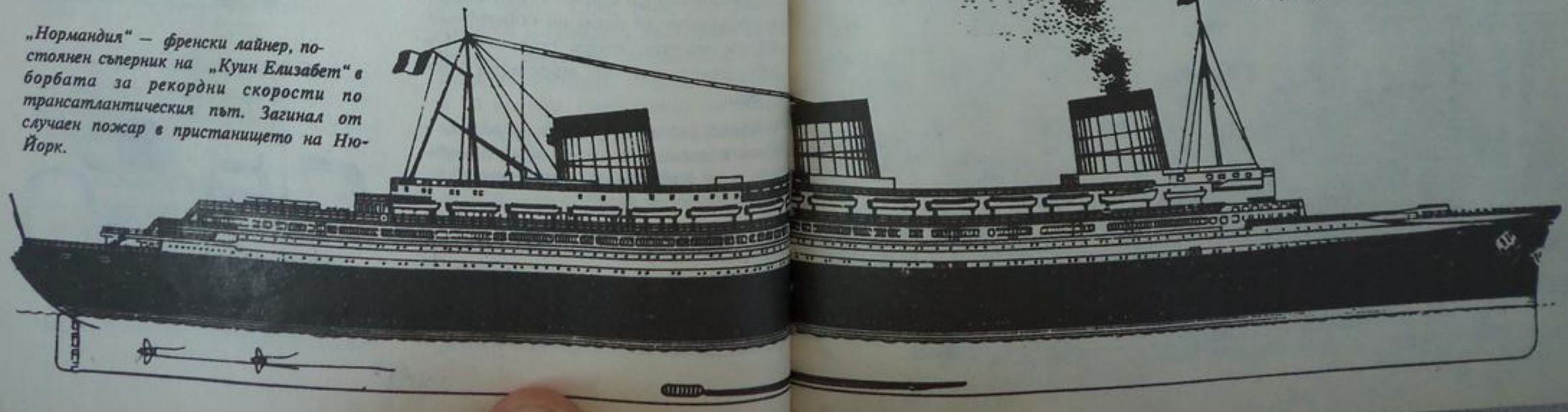
Винтов пощенско-пътнически кораб, който през 70-те години на миналия век извършвал рейсове през Атлантика.

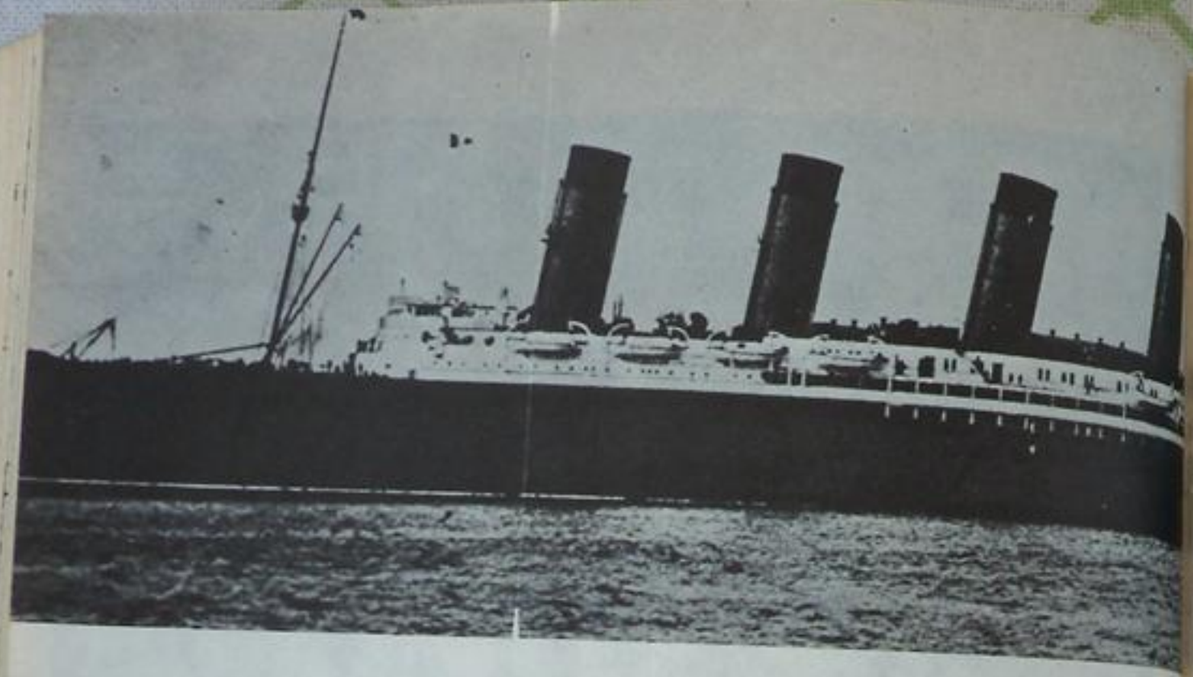




Съветският лайнер „Шота Руставели". На неговите удобства може да завиди един малък град. Тук има киносалон, плавателен басейн, библиотека, поща, спортни площадки...

„Нормандия" — френски лайнер, постоянен съперник на „Куин Елизабет" в борбата за рекордни скорости по трансатлантическия път. Загинал от случаен пожар в пристанището на Ню-Йорк.

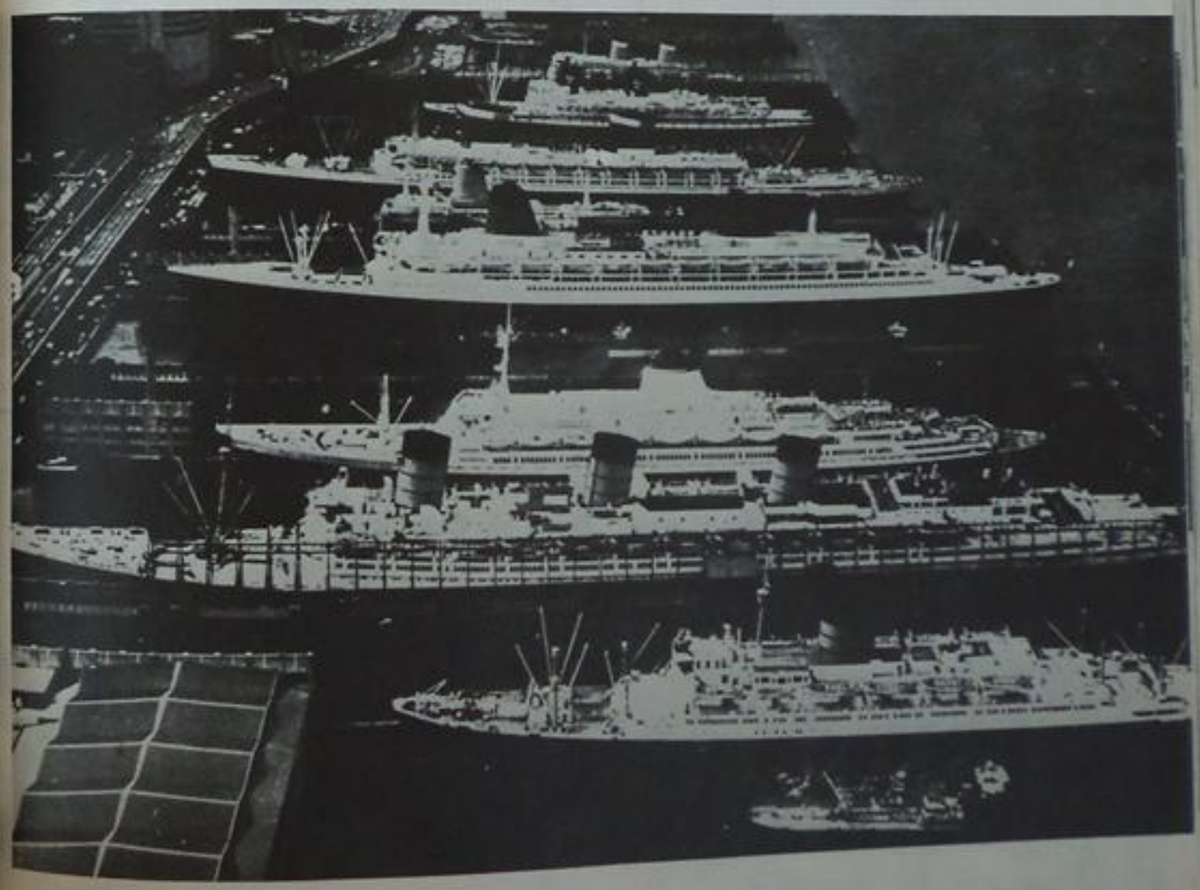


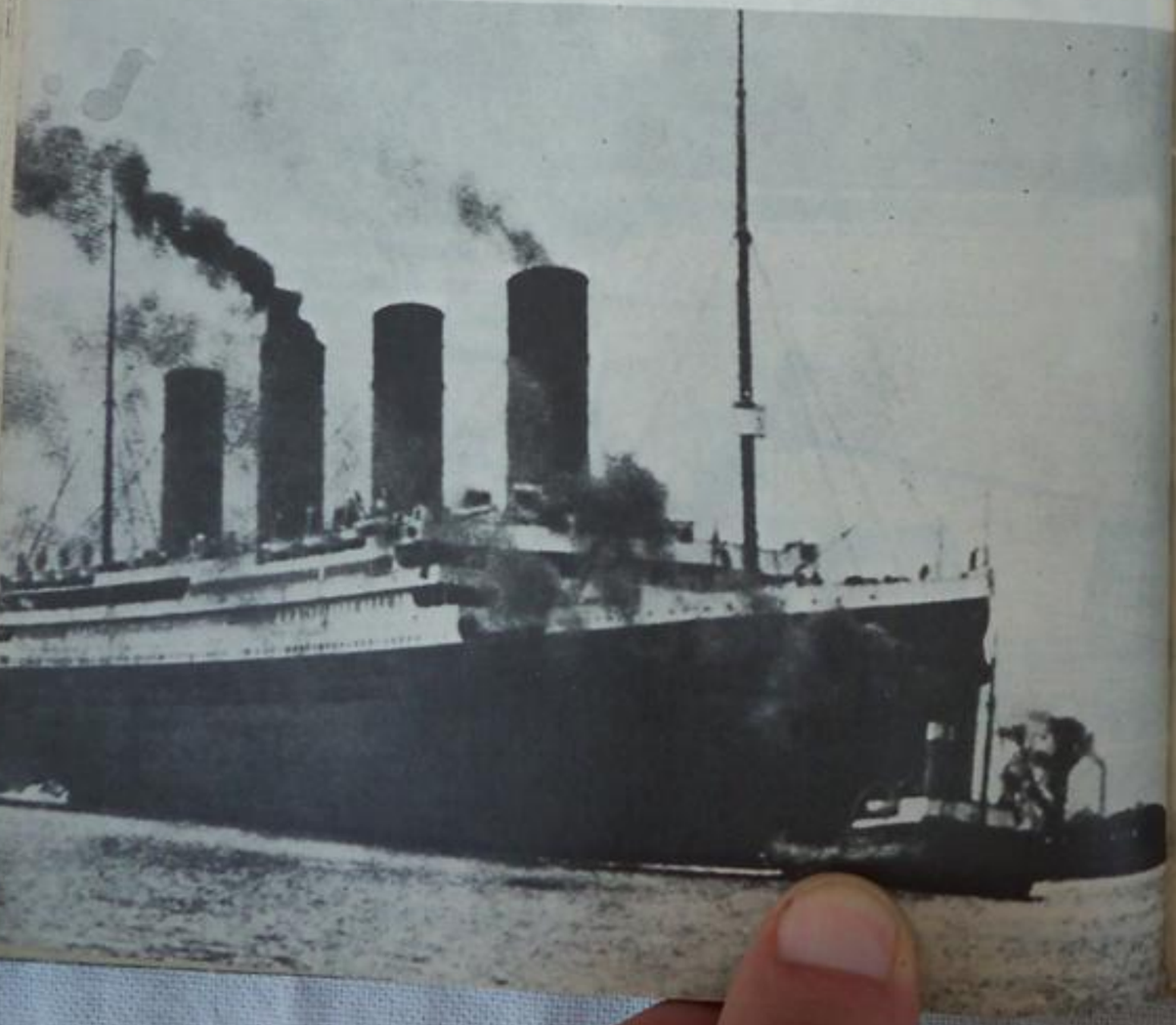


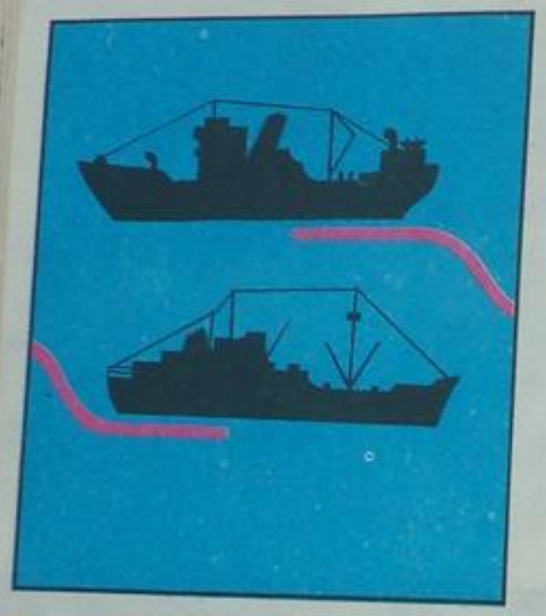
През 1907 г. „ Лузитания“ пресякла Атлантическия океан за 4 дни, 19 часа и 52 минути и спечелила наградата за най-бърз кораб „Синята лента на Атлантика“.

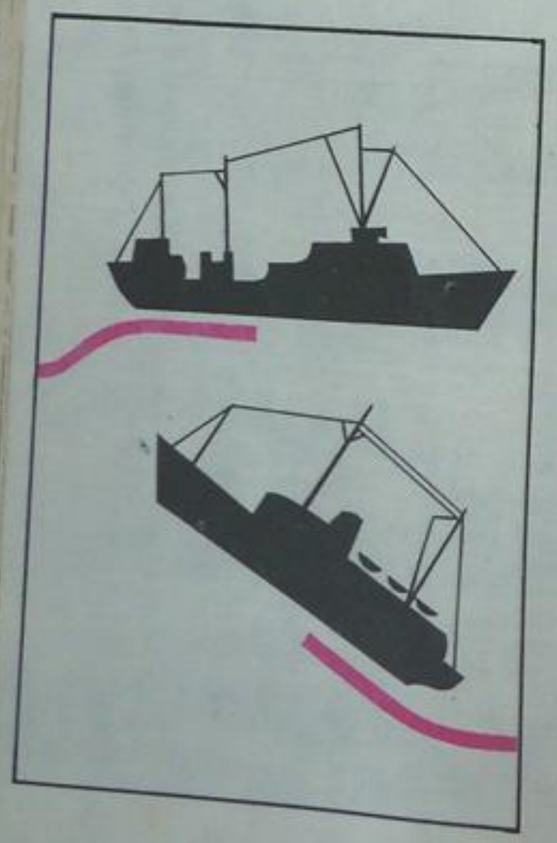
На лайнера „Титаник“ (снимката долу вляво) не се удало да подобри рекорда на „Лузитания“. Още в първия си рейс към Америка той се сблъскал с айсберг и потънал, като загинали 1490 души от пътниците и екипажа.

„Куин Мери“, „Франс“, „Юнайтед стейтс“ — и други пътнически лайнери, събрани в Нюйоркското пристанище









ПАЗИ ДЕСНИЯ СИ БОРД

Корабите плават в морето, а в пристанищата, в гражданските и военните стаи на дежурните на големи маси с нарисувани на тях морета се движат макетчета. Малки оловни корабчета с разноцветни знаменца „плават" по боядисаните в синьо океани.

Веднъж станах свидетел на много неприятен случай. По масата на дежурния се движеше макетчето на миночистач, а насреща му — на лесовоз. Дежурният беше до гуша затрупан с работа, насочи двете макетчета с носовете едно към друго и... веднага получи радиограма, че корабите са се сблъскали!

За щастие размина се без жертви: миночистачът леко си изкриви носа, а лесовозът получи повреда в десния борд.

— Виновен е лесовозът! — каза дежурният и изтича да диктува радиограма за началника.

Корабите трябва да се разминават с левите си бордове.

„Пази десния си борд!" — така учат бъдещите капитани. И може би затова капитанските каюти винаги се намират откъм десния борд.

На рисунката горе е показано как правилно трябва да се разминават насрещните кораби, а от втората рисунка се вижда, че долният кораб е провел неправилна маневра.

Краят на „Андреа Дориа"

„СТОКХОЛМ" и „АНДРЕА ДОРИА"

На 25 юли 1956 година край бреговете на Северна Америка, на 200 мили от пристанището на Ню Йорк се сблъскват италианският пътнически лайнер „Андреа Дориа" и шведският лайнер „Стокхолм". В момента на сблъскването на „Андреа Дориа" има 1134 пътници. Италианският кораб се намира в ивица от мъгла. „Стокхолм" се движи при добра видимост. Двата кораба се наблюдават един друг чрез радиолокаторите. Няколко минути преди удара нищо не предвещава катастрофата. Когато „Андреа Дориа" излиза от мъглата, на капитана на италианския лайнер му се струва, че корабите ще се разминат благополучно. В 23 часа и 10 минути той започва да завива вляво, за да отдалечи своя кораб от насрещния. Но шведският лайнер вече сам прави подобна маневра. Както предписват правилата, той свива надясно. След три минути ос-

Спасени корабокрушенци

трият нос на шведския лайнер се врязва в десния борд на италианеца. „Андреа Дориа" се наклонява и започва да потъва.

Корабът потъва бавно. В морето има щил. Корабите, които обикновено са много в този район, веднага се притичват на помощ. Загиват само тези от пътниците, които се намират в разкъсаните от удара части. Четиринадесетгодишната Линда Морган, която спи на борда на италианския лайнер, е изхвърлена от своята каюта и се събужда невредима на носа на „Стокхолм". Тя дълго скита по непознатия кораб и търси майка си, докато на края шведските моряци я забелязват...

Кой е виновен за случилото се?

Съдът, който трябвало да определи виновния, не се състоял. Италианската и шведската корабни компании решават да не наплашват бъдещите си пътници и се споразумяват.

Но на мен ми се струва, че ако съдът беше заседавал, той би признал за виновен италианския капитан. Той не пазел десния си борд.

СИГНАЛИ ЗА БЕДСТВИЕ

Тази история прочетох като дете в едно списание.

По океана плавал кораб — стар, очукан от времето параход. Толкова бил стар, че моряците се страхували да тръгнат с него на плаване.

И изведнъж сред океана се разнесъл вой от сирена. Свирела корабната сирена. Изтичали до нея. Наблизо нямало човек, а въженцето от мостика към сирената било опънато. Изругали шегобиеца и отпуснали въженцето. След един час сирената започнала отново продължително да вие. Въженцето отново било опънато. Що за дяволия? Кой плаши екипажа? А след още един час корабът се пречупил на две. Чак тогава моряците разбрали каква е работата.

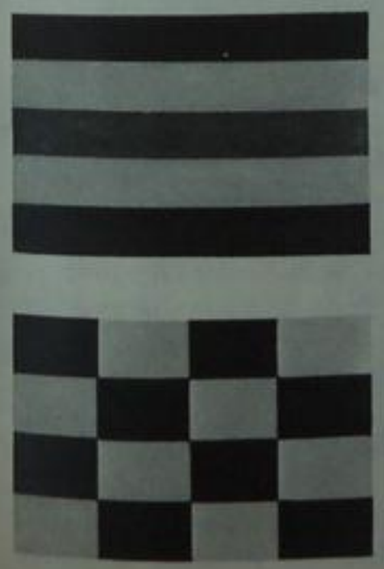
Сирената не плашела — тя предупреждавала хората. Параходът бавно се чупел, палубата му започнала да се огъва дълго преди катастрофата и въженцето, което отивало към сирената, само се обтягало...

Не зная истински ли е този случай, но моряците имат сигнали за бедствие и всеки трябва да ги знае наизуст.

Ето някои от тях.

Попаднеш ли в беда — подавай чести тревожни изсвирвания; запали огън на палубата — пакли или смола в бъчва; във въздуха изстреляй серия червени ракети; ако имаш оръжие — стреляй с него; вдигни на мачтата флагов сигнал по международния свод — буквите „NC". Ако наблизо плава кораб или лети самолет, изправи се на открито място и бавно, едно след друго, издигай и отпускай ръцете си, опънати встрани.

И разбира се, не забравяй най-важния сигнал — „SOS" по радиотелеграфа.



Сигналът „NC"

КАК ЗАГИВАТ КОРАБИТЕ

За този кораб морето не стигнало и той продължил пътя си... в скалите

На снимката вдясно е показана една от най-сериозните катастрофи за всички времена. Грешка в курса и ... танкерът „Тори Каньон" заседнал на подводен риф в Ламанш. Към брегове на Англия и Франция плъзнали сто и шестдесет хиляди тона нефт!

Корабите, както и хората, умират по различен начин.

Голяма част от тях завършват жизнения си път в далечния край на пристанището, където летят искри от оксидените и изгърбените кранове нареждат на брега нарязаните железни листове от ръждясалия корпус.

Военните кораби най-често загиват в бой. Без да спусне флага си пред неприятеля, крайцерът „Варяг" потънал във водите на Жълто море. От попадения на авиационна бомба в Новоросийск загинал „Ташкент" — лидерът на ескадрените миноносци, гордостта на Черноморския флот. Преди смъртта техните екипажи безстрашно гледали врага в очите.

През една октомврийска нощ на 1916 година в севастополското пристанище литнал във въздуха линейният кораб „Императрица Мария". Той загинал на десет кабелта от пристанището, взривен от немски шпиони.

Много кораби загиват на камъните. Мъгла, грешка на щурмана – и огромното тяло на кораба докосва с дъното си скалата. Мек удар, корабът спира и само някъде в трюмовете вече блика студена извънбордна вода, стоманените шевове бавно се разпарят. Ако корабът не бъде снет навреме от камъните, идва щорм, който разлюлява десетки хиляди тонове желязо, огъва го и го мачка. Преградите се пукат, корпусът трещи и се разчупва. Ако се успокои морето,

32. Околосветско плаване

СЛУЧКА В АТЛАНТИЧЕСКИЯ ОКЕАН

Кораб „Вола“ плаваше с курс към Латинска Америка. На мостика беше дежурният помощник-капитан.

Времето беше хубаво — слънчево, спокойно. Водата — прозрачна, бистра.

Изведнъж някаква точка пред кораба накара младия помощник-капитан да вземе бинокъла.

Ясно видя даже и рогата на изплавалата мина.

— Пет градуса вдясно! — нареди той на рулевия.

— Имам пет градуса вдясно!

— Още десет градуса вдясно! — отново заповяда помощник-капитанът.

— Имам още десет градуса! — докладва рулевият.

Кораб „Вола“ плавно се отклони от курса.

Разбира се, отклонението не остана незабелязано от опитния капитан Баю Баев. След няколко минути той беше на мостика.

— Какво има?

Помощник-капитанът подаде бинокъла и докладва:

— Петнайсет градуса вляво по борда.

Капитан Баев веднага забеляза мината и също спокойно допълни командата:

— Още десет градуса вдясно!

Коварната мина остана далеч от кораба.

— Благодаря! — капитан Баев подаде бинокъла на помощника си.

В присвитите очи на капитана искреше радост.

След малко от радиорубката полетяха сигнали.

Радистът съобщаваше точните координати на откритата мина. Предпазваше и други кораби от опасността.

Втората световна война отдавна беше отминала, но тя и сега продължаваше да напомня за смъртта и страданията, които донесе на милиони хора.

И още нещо. На командния мостик дежурните внимателно и зорко трябва да носят вахтата. Морето винаги крие изненади и разсеят ли се — бедата няма да ги отмине.

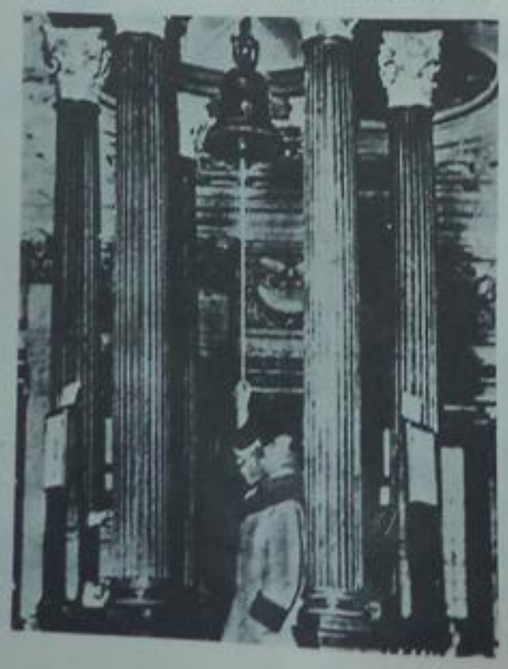
може да се опита само да се спаси товарът.

Случвали са се най-необикновени катастрофи.

Корабът „Харков“ пренасял в трюмовете си грах. Той заседнал на камъните и получил пробойна. В трюмовете попаднала вода. Набъбналият грах разкъсал кораба. Двете половини снели от камъните в различно време и ги откарали в различни пристанища. Така се получил най-дългият кораб в света: от носа до кърмата — стотици мили.

Имало и още по-невероятни случаи. На ветрохода „Еклипс“, който пътувал от Нюкясъл към Сан Франциско, попаднал метеорит. Екипажът едва се спасил в лодките.

Ветроходът „Жаклин“ през 1907 година се блъснал в... сграда. Той бил влачен от два парахода. По пътя си те трябвало да минат край фар, построен на самотна скала в морето. В мъглата единият параход тръгнал вдясно от скалата, вторият — вляво, а „Жаклин“ забил нос в сградата на фара.



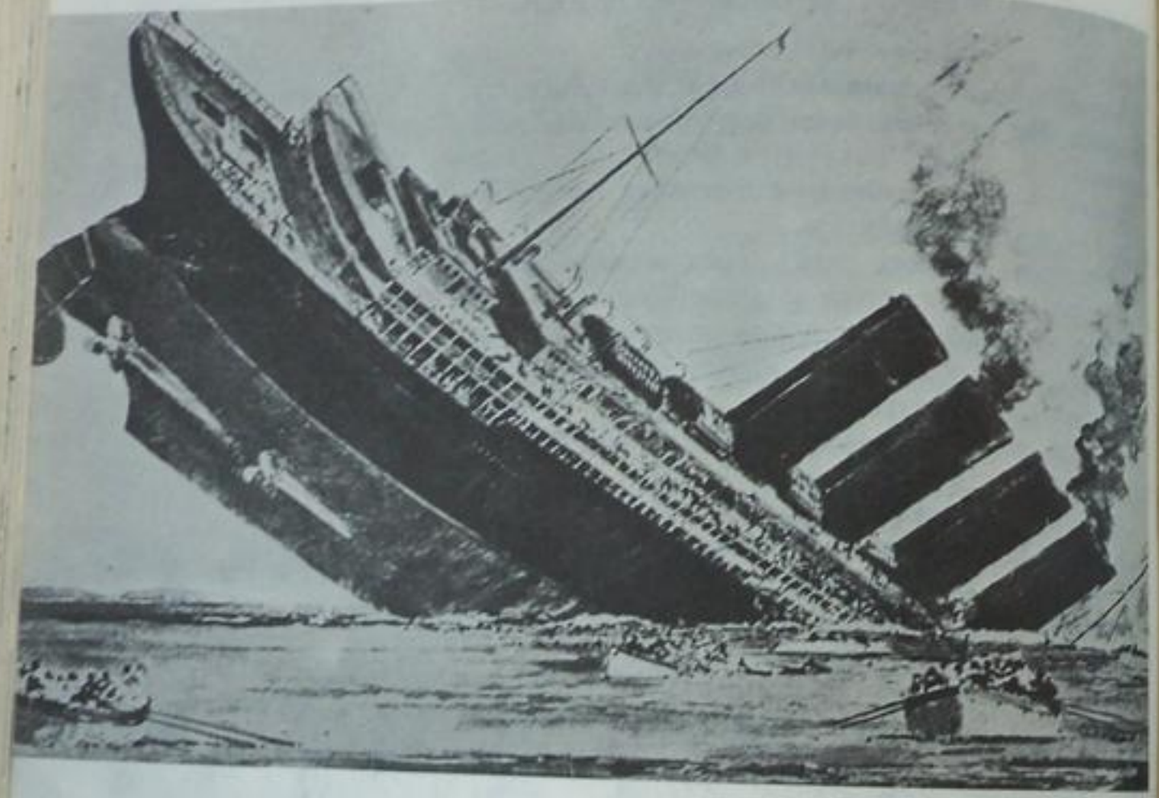
Кораби се сблъскват един с друг. Но историята на корабокрушенията познава два случая на сблъскване на кораби с локомотиви. Единият станал в италианското пристанище Генуа, а вторият — в аржентинското пристанище Байа Бланка. И двата пъти локомотивите, които маневрирали покрай кейовите, излезли от релсите и налетели на стоящите там кораби.

Никаква измислица не може да бъде по-удивителна от простата истина...

В залата на лондонското застрахователно дружество „Лойд“ виси камбана. Почти преди двеста години, на 10 октомври 1799 година, нейният звън за последен път се разнесъл над морето. Фрегатата „Лютин“ попаднала на риф край бреговете на Англия и заедно с целия си екипаж отишла на дъното. След много години водолазите, които огледали „Лютин“, извадили корабната камбана.

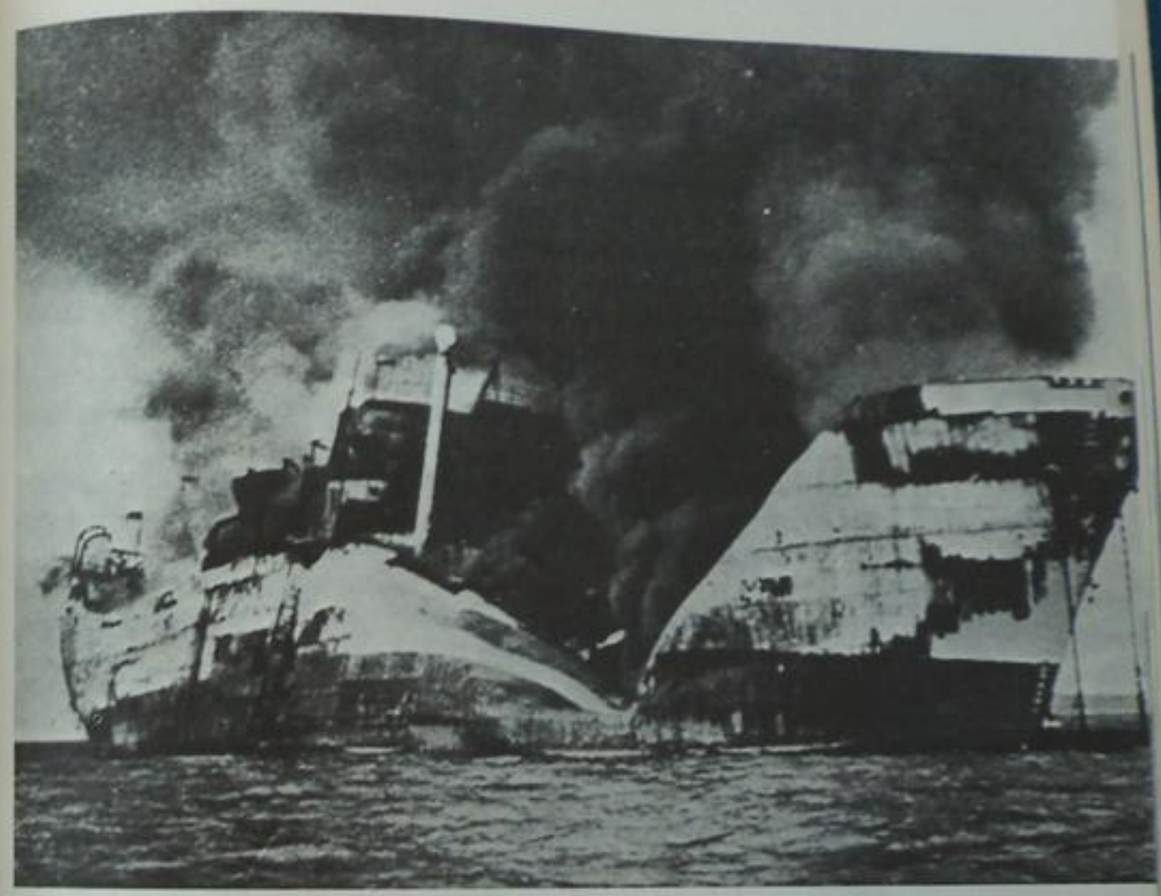
С нейния звън сега се отбелязва гибелта на корабите. В центъра на залата влиза служител в старинна ливрея и разлюлява бавно бронзовия език на камбаната.

Три удара на лютинската камбана означават: „безследно изчезнал.“



През пролетта на 1915 г. в разгара на Първата световна война немска подводница торпилирала и потопила един от най-големите пътнически лайнери за това време — „Лузитания". От 1959 души на борда загинали 1198. На снимката се вижда, че морето сякаш е малко да побере огромното туловище на парахода.

Този мотоциклет вече няма да боботи по пътищата. Той е пролежал няколко десетилетия на морското дъно в трюмовете на потънал кораб и морската вода и морските организми са свършили разрушителната си дейност.



Пожар на борда! Това е едно от най-страшните бедствия и въпреки че наоколо е само вода, почти нищо не е в състояние да възпре огнената стихия.

Ето така изглеждат парният котел и двигателят на един кораб, заседнал преди години на риф в Индийския океан.

САРГАСОВО МОРЕ

Тихо, ясно небе. Под кила на кораба – прозрачна вода. Встрани от кораба тя синее, отразява безоблачното небе, а в далечината става тъмносиня.

Тук и там по водата са разхвърляни зеленокафяви и жълти петна. Това са сargаси – плаващи водорасли. Те са разхвърляни като купчини сено по огромната синя ливада. Но ето че се надига лек вятър и петната се изтеглят в дълги ивици. Вятърът стихва и водораслите отново безпорядъчно се разпиляват. Пресегнете през борда и измъкнете на палубата наръч водорасли. По тях лазят, притискайки се към стъблата, жълти и кафяви рачета, скариди, рибки с причудлива форма.

По сargасите лази червенокафяво морско конче със сини плавници, между водораслите плава морска игла. Срещат се и морски костенурки. Бавно преминават сифонофори, подобни на медузи.

Ако се хвърли мрежата, ще ни донесе няколко калмара, златна скумрия, бодлива риба-балон...

„Това е море, гробище на загинали кораби. То се намира в средата на огромен водовъртеж и тук теченията донасят останки от кораби, претърпели крушение. Дървените корпуси на ветроходите, изсушени отгоре от слънцето, с дъна, покрити с ракообразни и водорасли, като безкрайна верига се движат един след друг. Тежко на кораба, застигнат от щил на границите на морето и загубил управление – водовъртежът го подхваща, вкарва го в средата на мъртвешкото хоро и той дълго странствува по синьото, изпъстрено с петна от водорасли море на корабни скелети..." – така мореплавателите от средните векове описвали Сargасово море.

Но това не е така. Ласкаво и тихо е морето на сargасите. „Море без брегове" – така още го наричат.

МОМИЧЕТО И РИБАТА

От Америка към Европа плавал кораб. Плавал и щом срещнел друг кораб, свирел с блестящата си медна сирена: „У-у-у-у-у!..."

В каютата, която се намирала под самия капитански мостик, пътувало с баща си и майка си момиченце. Наричали го Нина. Случвало се Нина да излезе на палубата, а палубата се люлее: нагоре-надолу, нагоре-надолу...

Щом Нина останела сама, притискала се към стената и не мърдала от мястото си.

Бащата го повиквал:

– Нина, погледни какви делфини скачат! Ела тук.

А тя:

– Аз ще постоя тук.

Майката ще каже:

– Нина, виж как летят чайките! Иди да им хвърлиш хляб.

А тя:

– На мен и тук ми е хубаво.

Сред океана има цяло море от водорасли. Кафяви, зелени, дрипави. Моряците извадили голям наръч. Тръснали ги и от тях паднала риба. Ужасно грозна: в кафяво, в зелено, на парцали! Главата ѝ е голяма, чипоноса, плавниците ѝ са като мънички криви ръце. Моряците налели в една кофа вода и пуснали рибата там. Но главата ѝ – тежка, натежала надолу и рибата забила носа си в дъното. С ръцете-плавници се отблъснала, подскочила, но не се удържала, отново се преобърнала презглава и отново се чукнала в дъното. Моряците завикали:

– Риба-клоун, риба-клоун!...

А капитанът слязъл от мостика и казал:

– Тази риба наистина се нарича клоун. Живее сред водораслите. Заплете се и плува заедно с тях: сама тя почти не умее да плува. Държи се, за да не се преобръща. Разгледахте ли я? Хайде сега да я пуснем.

Но Нина извикала:

– Аз не съм я разгледала!

Капитанът се огледал:

– А! Та това е момиченцето, което се страхува да се пусне от ръцете на майка си и на татко си! Разбирам: ако то ги пусне, ще се преобърне с главата надолу като тази риба.

Всички се засмели, а един моряк взел кофата и полека приближил до борда. Нина го последвала. Морякът ѝ показал рибата, замахнал с кофата и рибата полетяла с водата зад борда. Нина стояла до перилата и гледала морето. Та то не било никак страшно да се върви по палубата!

КОЙ ЖИВЕЕ В ОКЕАНА

Тигрова акула. Среща се в тропическите води. Дължината ѝ е 5–10 метра.

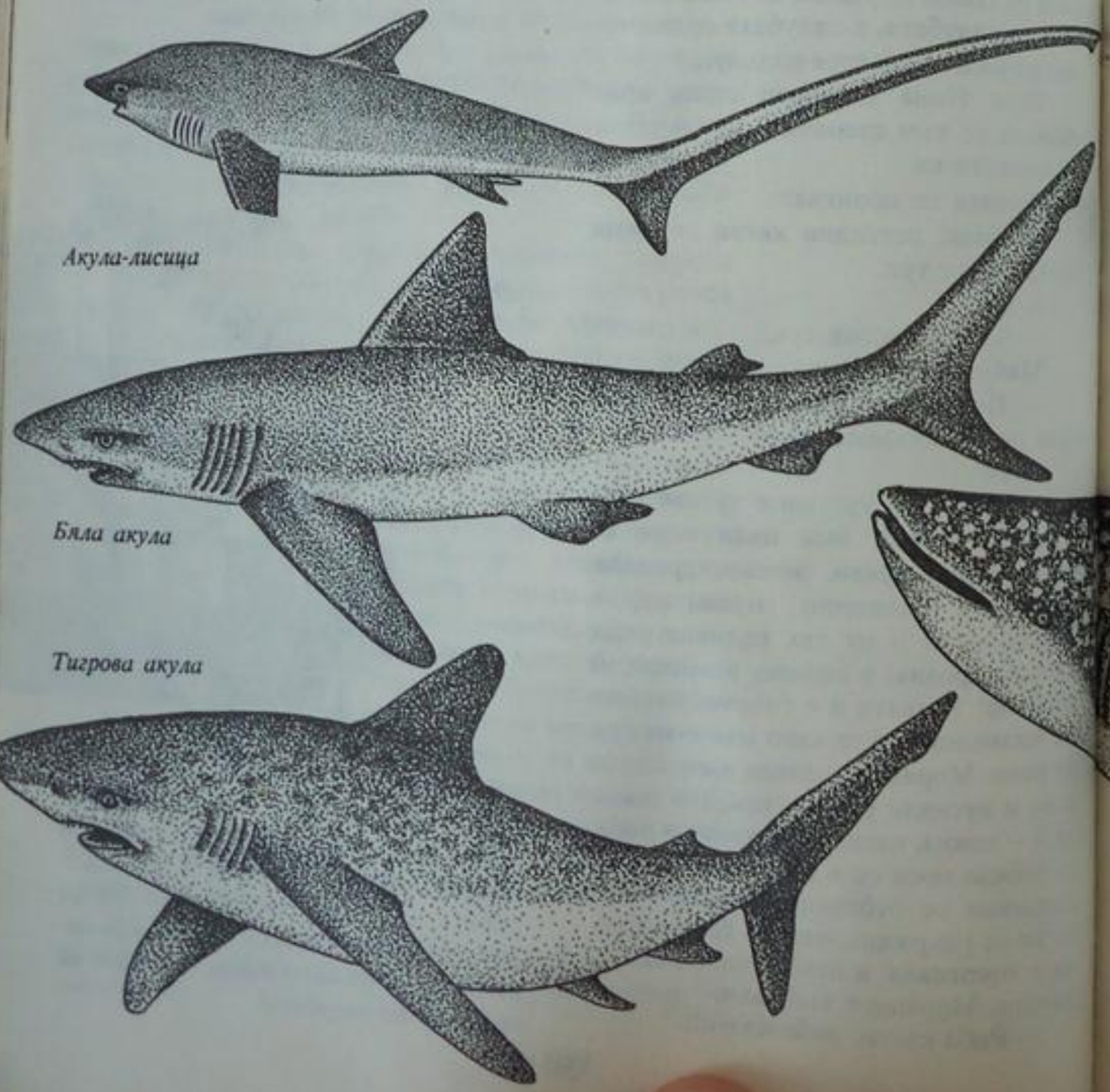
Акула-лисица. На дължина достига 5 метра. Половината от тази дължина се пада на опашката.

Акула-чук. Причудлива, хищна. На дължина достига 6–7 метра.

Синя акула. Дълга̀ е около 3 метра.

Китова акула. Огромно безобидно животно. Най-голямата риба в океана. На дължина достига 20 метра и тежи 9 тона. Храни се, както и китът, с планктон.

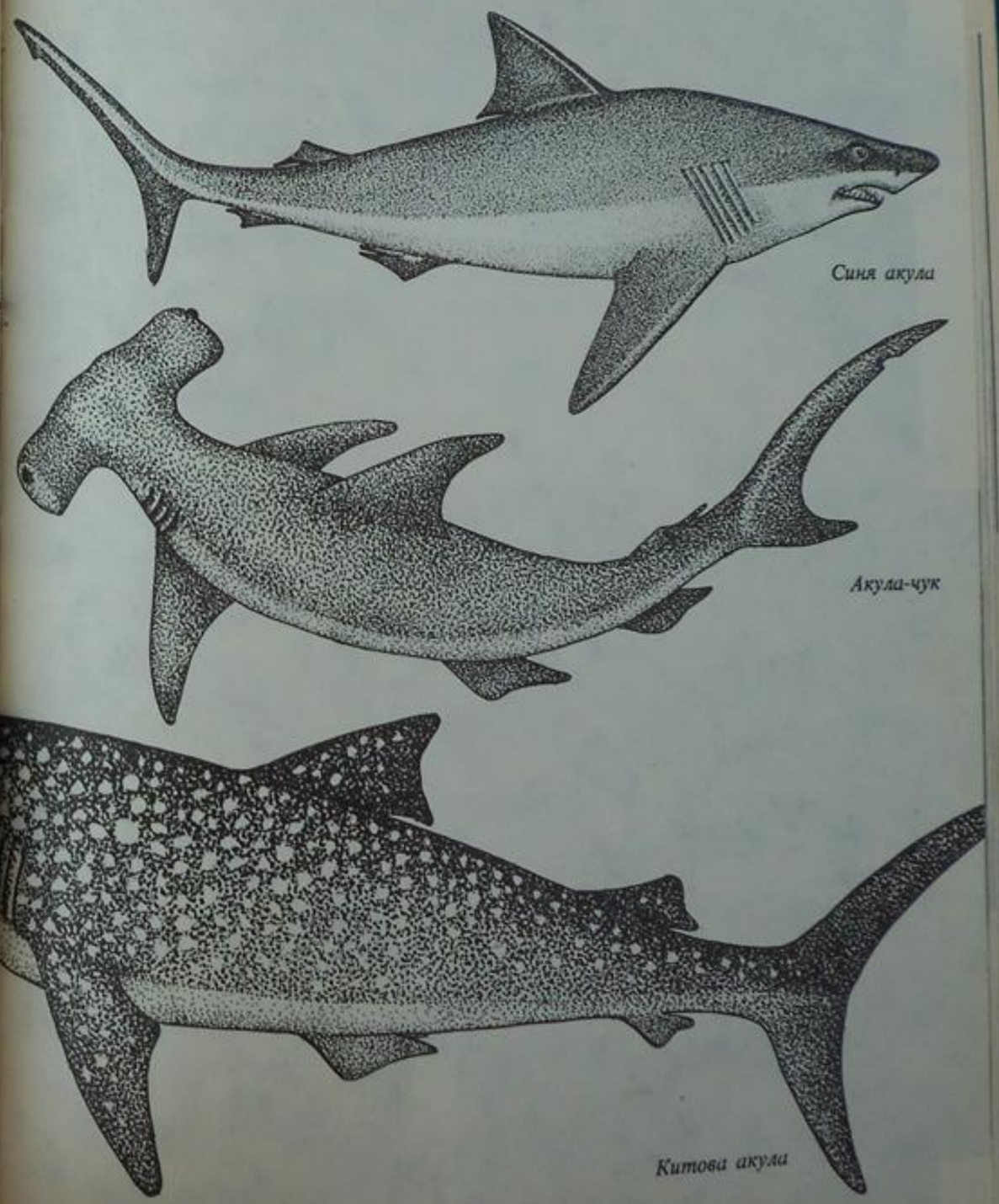
Бяла акула, или акула-людоед. Дълга е до 12 метра, тежи около 3–5 тона.



Акула-лисица

Бяла акула

Тигрова акула



Синя акула

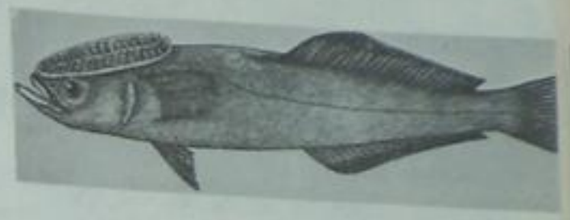
Акула-чук

Китова акула

СПЪТНИЦИ НА АКУЛИТЕ

Рибите-лоцмани съпровождат акулите във всичките им пътешествия. Те се хранят с остатъци от трапезата на хищниците.

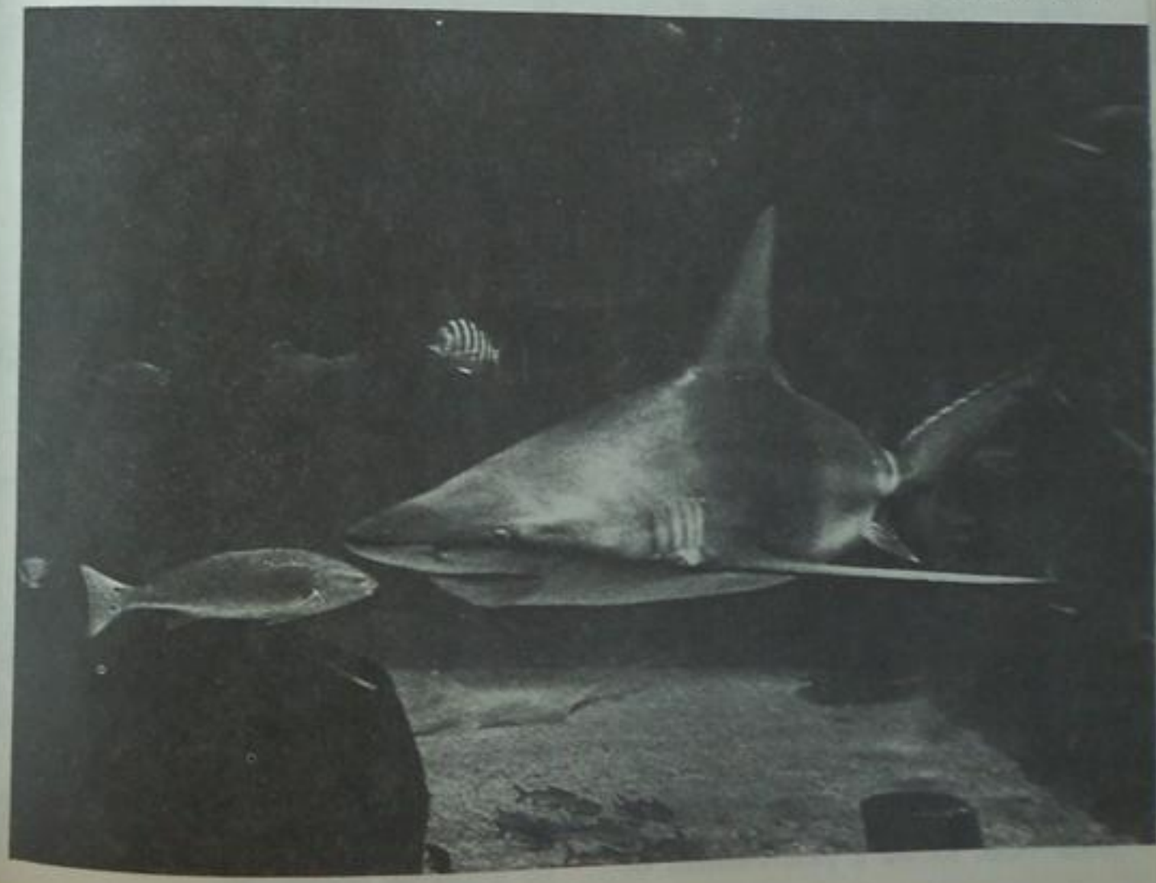
Риба-прилепало. С вентуз, разположен на главата ѝ, се залепва за корема на акулата. Прилепалото е не само безплатен пътник, но и готованец. Храни се също с остатъци от пира на акулите.



Риба-прилепало

Прилепалото не се отказва от навиците си дори и на сушата.

Акули със своите лоцмани



ИМА ЛИ СМИСЪЛ ДА СПОРИМ?

— Кит или акула?

— Не! Грешка не може да има! Това наистина беше акула.

— Но ти сам казваш, че всичко е станало за миг. Как е било възможно за две-три секунди така точно да определиш всичко? При това сам твърдиш, че пред очите ти се е изправила само част от опашката.

— Именно това ми помогна да се ориентирам. Слушай внимателно! Акулите имат опашен плавник като полумесец, който е разположен вертикално на тялото. Разбираш ли, вер-ти-кал-но! Ти си виждал делфини и сигурно си забелязал, че те имат симетрично разделена опашна перка, както при всички китообразни животни, но тя заема хоризонтално положение.

— Все пак струва ми се, че фантазираш.

— Слушай тогава: движехме се с около три възла. Трална скорост! Този бавен ход предразполагаше към дрямка. Бях се облегнал на крилото на мостика от десния борд и мислено пресмятах дните до края на рейса. Спомням си като сега: погледът ми беше спрял върху малките водни гребенчета, които прииждаха от вълнореза и се разстилаха ветрилообразно зад кърмата. Все очаквах някъде оттам да се появят летящи риби! Но изведнъж на същото място се размърда някаква продълговата грамада и пред очите ми се изправи с опашката нагоре едно голямо тяло. Колко е разстоянието от бака до мостика на средните траулери! Докато се усетя, опашката вече беше съвсем до мостика. Протегни ръка и ще я докоснеш! Именно тогава видях, че тя е като полумесец. Акула! Ако не беше се гмурнала, тралните проволки или винтът щяха да я разрежат. Изчезна така, както се появи! Стоях смаян и дори не забелязах как вахтеният щурман профуча край мен, но се опомних от силния му вик: „Видя ли, видя ли? Това се казва акула!“ Сега има ли смисъл да спорим?

— Та, казваш акула, а?

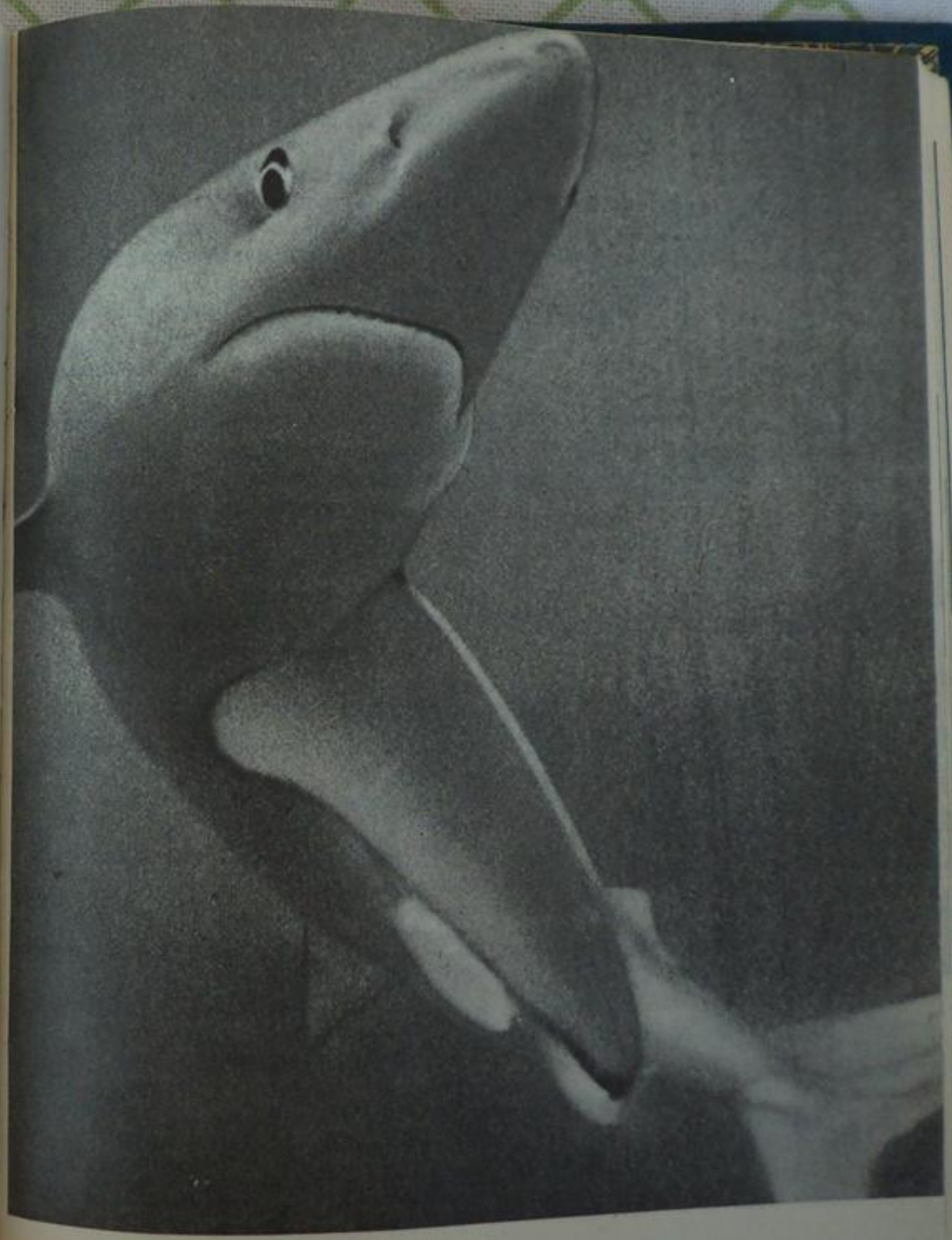
— Ами виждал ли си скатове, големи колкото капака на най-големия хамбар? Срещал ли си край екватора португалската галера с опасните висулки или някъде на север медузи, чиито пипала трудно ще побереш между клотика и кила?

— Стоп, стоп! Започваш пак старата песен. Само вие от траулерите сте моряци! Я по-добре кажи, тази твоя акула не ти ли изглежда голяма?

— Голяма, казваш, а? Добре! И това ще ти обясня. Акули из океаните има, колкото искаш. Но две от тях по размери са близки до китовете. Това са гигантската и китовата акула. Хората затова са я нарекли китова, защото по големина действително може да се оприличи на кит. Но и двете достигат 15—20 метра дължина.

— Кой знае по колко риба изяждат на ден!

— Риба ли? Пак не знаеш! Та това са най-кротките великани. Нито риби преследват, нито калмари ловят. Плуват си мирно и тихо по океаните и само планктон прецеждат.



РАЗГОВОРИ НА БАКА

— Обичам поговорките. Те винаги са точни. Ето например: „Кажи ми кои са твоите приятели, за да ти кажа какъв си."

— Не винаги. На акулата например най-добрият приятел е рибата-лоцман. Тя винаги плува пред нея, върти се около устата ѝ, а самата тя е безопасна, тиха, задоволява се с трохите от плячката на акулата. Твоята поговорка е правилна, само че не е морска.

— Как плават корабите?

— С носа напред.

— А ако не е с носа?

— Според теб да не би да плават с кърмата напред?

— Не с кърмата, но не и с носа. Когато има вятър или течение, корабът плава не с носа напред, а съвсем леко със скула. „Дрейф! — казват моряците и драсват на картите, където е начертан пътят на кораба, ъгълчета, за да се вижда накъде гледа носът на кораба и накъде плава той.

— Трудно стана да се плава сега на корабите. Натъпкаха ги с прибори — не можеш да се разминеш. Тук — компас, там — пеленгатор... Всичко това трябва да се познава, трябва да се грижиш за него. Друга е била работата по-рано: не плаване, а почивка. Само един компас. Излезеш от пристанището, погледнеш компаса и - обикаляй Земята!

— Аха. Но от тези плавания само половината екипажи се завръщали. Другата половина заплащала невежеството с живота си.

МОРСКИ ИСТОРИИ

— Веднъж видях следното: уловиха огромна риба, пъхнаха в устата ѝ лодъчната котва, закачиха я за устните ѝ...

— И я измъкнаха на брега?

— Ами! Самата тя едва ли не отмъкна рибарите в морето. Наложи се да скъсат котвената верига... Рибата се оказа китова акула!

— А сега опасно ли е да се плава?

— Не много.

— Но вълните могат да преобърнат кораба?

— Ами! Корабите сега са големи, някои от тях няма и да се разлюлеят.

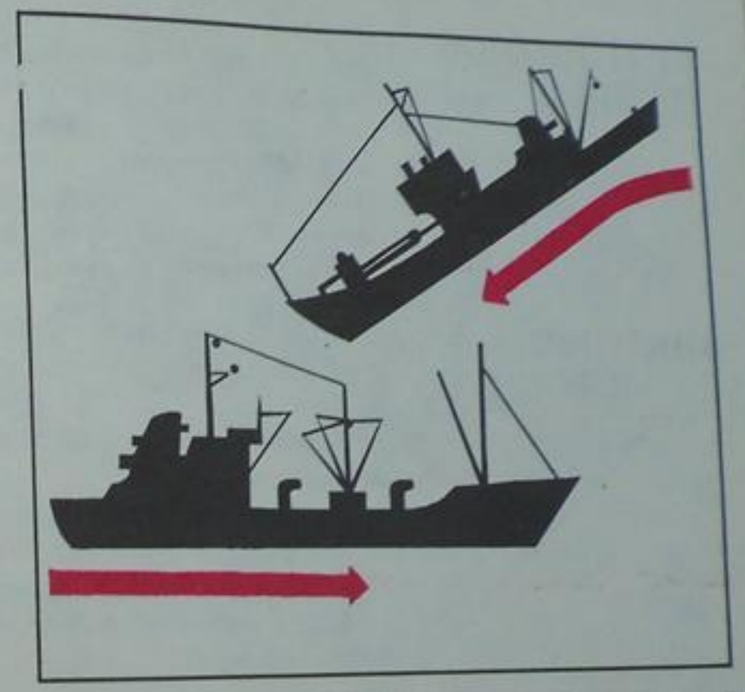
— А скалите? Ако в мъгла се блъсне в тях и...

— Няма страшно! На корабите сега има радиолокатори. Мъгла не мъгла, всички скали се виждат като на длан. Друго нещо са рибите...

— Защо рибите?

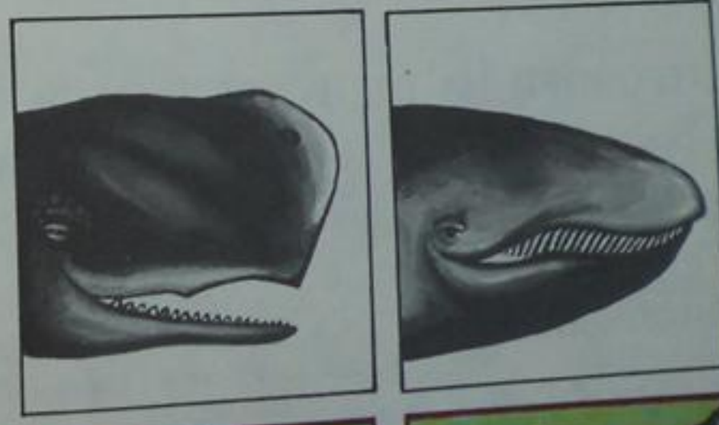
— Има такава риба — прилепало. Ако тя се залепи за кораба и разпери плавниците си, може да го задържи. Машината ще го тика напред, рибата — назад. Хората ще изядат всички продукти, на кораба ще настъпи глад, а рибата ще продължава да държи. Това вече е ужасно нещо. И от него спасение няма!

ЗАГАДЪЧНИТЕ РИСУНКИ

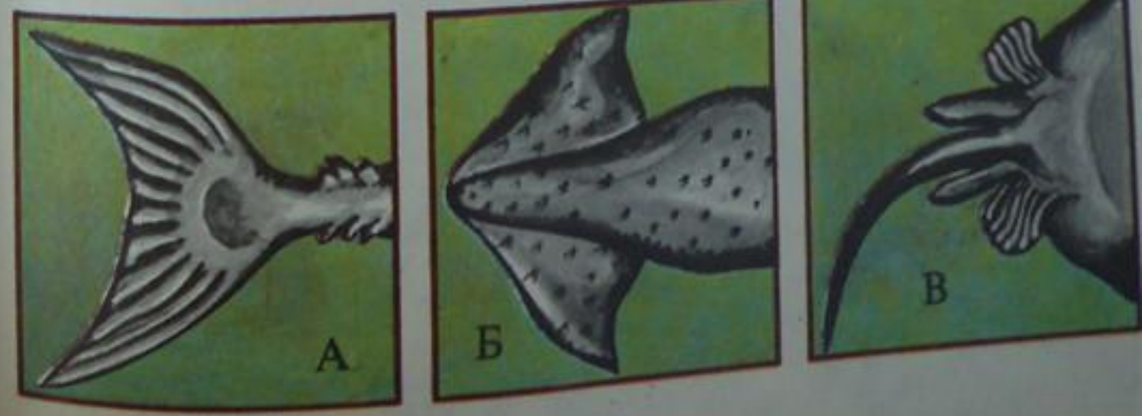


Кой ще е виновен за сблъсването?

Чии са тези глави?



Чии са тези опашки?



БУТИЛКОВА ПОЩА

Пред нас на масата има три бутилки. От тях извадихме три бележки. На всяка е отбелязано къде е намерена бутилката. Ето тези места. Първата бутилка — на 100 мили източно от Флорида. Втората бутилка — 60°10′ северна ширина, 20°15′ западна дължина. Третата бутилка — на 400 мили южно от Мечия остров. Намерете тези места на картата. Кое течение е било изследвано с помощта на тези бутилки?

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

1. Къде завършва Гълфстрийм?

2. Каква е наградата за най-бързоходния лайнер на Атлантика?

3. Могат ли корабите да плават сред водораслите на Саргасово море?

4. Получават ли се радиограми от костенурки?

5. Къде са монтирани повече атомни двигатели: на надводните кораби или на подводниците?

6. Кой е първият български кораб, заобиколил нос Добра надежда?

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „КАРИБСКО МОРЕ“

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

На подводницата. *Виж страница 548.*

ВИКТОРИНАТА

1. До брегове на Колския полуостров. Ще я докара течението Гълфстрийм.

2. Наляво.

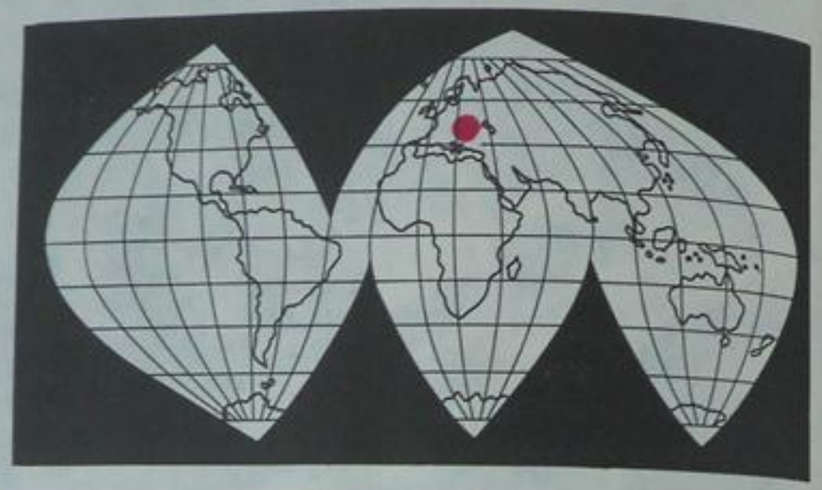
3. М-о-л-я.

4. Във водата могат да потънат много риби, в това число периофталмът, а също и жителите на аквариумите — лабиринтовите риби. За това те трябва да бъдат лишени от възможността дълго време да имат допир с въздуха.

5. От много здрава стомана. Но има експериментални лодки с корпуси от алуминий и стъкло.

6. През 1962 година танкерът „А. Иванов“ с капитан Димитър Хаджииванов.

ОТНОВО В ЧЕРНО МОРЕ



Синята граница на България

ЛОЦИЯ. Бреговете на Черно море се отличават с голямото си разнообразие. Тук се намират високи, изключителни по красотата си планини, обширни низини и леко хълмисти равнини.

Голяма част от крайбрежието на Черно море има климат, напомнящ до известна степен климата на Средиземно море, за който е характерна топла влажна зима и горещо сухо лято. През зимата натрупаната в морето топлина чувствително смекчава климатичните условия на крайбрежието.

През зимата преобладават северните, североизточните и северозападните ветрове. През лятото ветровете са неустойчиви по направление. Най-голямата скорост на вятъра достига 35-40 метра в секунда.

От запад преградата на Канарските острови изчезна и по откритите простори на океана ритмично запристъпва голяма вълна. Наближаваме Гибралтар — вратата на Стария континент.

Утрото ни застигна точно пред Гибралтарския проток. Очакваме идването на пилота. Пред нас се издига висока скала.

Тук затваряме обръча на нашето околосветско пътешествие.

Тук спокойно можем да кажем, че вече сме обиколили Земята.

Ние сме магелановци!

Останалия път до родината, макар и в обратна посока, веднъж сме преплавали и той ни е добре познат: Средиземно море, Егея, Дарданелите, Мраморно море, Босфора...

С всяка измината миля вълнението ни нараства. Всяка миля ни приближава към края на дългата криволичеща линия на нашето околосветско плаване, към водите на родния Понт. Бързаме към неговите брегове — най-красивите в цялата Вселена!

И ето, последните светлини на Босфора угасват зад кърмата. Плаваме във водите на Черно море.

Здравей, Черно море, и бъди благословено!

КАКВО РАЗКАЗВАТ МОРЯЦИТЕ

През първата половина на I век пр.н.е. силно земетресение разтърсило брегoвете на Черно море. Трусът бил толкова силен, че значителна част от тракийския град Бизоне, разположен на висока тераса край морския бряг, с шеметна бързина потънала в морето. „Погълна го земята" разказва за това ужасно събитие римският писател Плиний, живял в I век преди н.е. Бизоне се намирал на високия нос Чаракман, близо до град Каварна.

Бизоне не е единственият град, чиито останки се намират на дъното на морето. В борбата с морската стихия човекът често пъти трябвало да отстъпва — изчезвали кораби, разрушавали се пристанища, потъвали цели градове, загивали цивилизации. По такъв начин морето съхранило на дъното много паметници на историята.

С акваланг на гърба днес подводният плувец бързо слиза на черноморското дъно и донася ценни предмети — свидетелство за живота по българското крайбрежие.

В края на миналия и началото на нашия век сред съмнения, колебания и догадки бавно, но убедително се създавал българският военноморски флот. Най-напред го ръководели руски морски офицери. На 12 август 1879 година в Русе за първи път се развял българският военноморски флаг. Потомците не забравили този славен ден и сега всяка година на тази дата се честтвува празникът на българския военноморски флот.

Историята на българската морска слава се пише и днес. Българските моряци по-силно от всякога обичат морето и пазят свободата. Доказателство е подвигът на комсомолците старшина I степен Димитър Димитров и старшина II степен Стефан Димитров, които не пожалиха живота си, за да спасят кораба и другарите си.

Днес на страж на синята граница на родината стоят силни моряци и опитни командири!

КРЕПОСТИ ПО БЪЛГАРСКОТО ЧЕРНОМОРИЕ

Българското Черноморие е заселено от древни времена. Още траките изграждали тук своите селища и градове, като ги укрепвали със стени, за да се отбраняват срещу враговете. Траките например основали град Месамбрия /Несебър/. По-късно, през VII–VI век преди новата ера, старите гърци основали 356 града по крайбрежието и ги оградили с крепостни стени. Тогава или малко по-късно възникнали Дионисопол /Балчик/, Бизоне /Карвуна/, Одесос /Варна/, Месамбрия /Несебър/, Анхиало /Поморие/, Аполония /Созопол/ и др. Тези укрепени градове съществували дълго време и в техните пристанища идвали кораби от различни страни.

През средните векове градовете преминали под властта на българите. Те поправили старите крепостни стени или построили нови крепости, които приличали на феодални замъци. Такива замъци българите изградили и на други места по Черноморието, където по-рано не е имало крепости. Средновековните български крепости обикновено били строени на високи и недостъпни места. В тях се влизало през една главна порта, защитена с кули. Пред портата имало подвижен мост. В замъците освен стражата живеели болярите и висшето духовенство. Жилищата на обикновените граждани се намирали извън крепостните стени.

Най-забележителна черноморска крепост била Варна. През 1201 година след тридневна обсада тя била превзета от цар Калоян. По-късно Варна устояла на френските рицари, предвождани от Зеления граф /граф Амадей VI Савойски/, който през октомври 1366 година обсаждал града по суша и по море.

ЛОЦИЯ. Териториалните води на НР България се простират на ширина 12 мили от водната линия при морския бряг към открито море.

Морското пространство на Варненския залив и пространството от нос Емине до Маслен нос — Бургаския залив — се смятат за вътрешни води на НР България.

За запазване сигурността на страната Министерският съвет с постановление може да закрива отделни участъци от териториалните води на страната за всякакво корабоплаване.

Вътрешните и териториалните води на НР България, както и въздушното пространство над тях са част от територията на народната република и тук се прилагат само законите на страната.

КОЙ Е ПЛАВАЛ В ТЕЗИ ВОДИ

ПОБЕДАТА ПРИ НОС КАЛИАКРА

С нос Калиакра са свързани много исторически събития и легенди. Но една дата ще се помни винаги.

На 31 юли 1791 година тук се разиграло невиждано дотогава сражение.

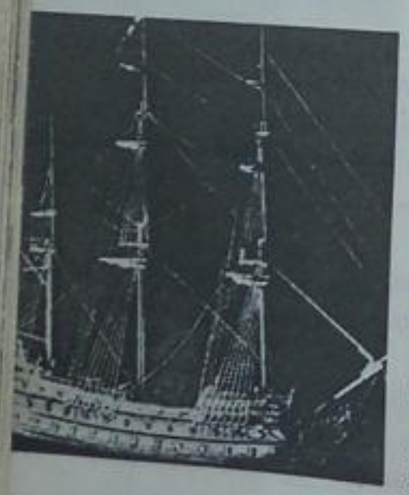
Капудан паша Хюсеин разположил турските бойни кораби под закрилата на брегови те оръдия. От започването на войната с Русия турците вече загубили няколко сражения. След всяка победа все по-често се споменавало името на руския адмирал Фьодор Ушаков. Сега Хюсеин паша повел със себе си 78 бойни кораба, въоръжени общо с 1800 оръдия. Негов помощник бил старият морски хищник адмиралът Саид Али, който самодоволно се перчел, че ще поднесе като дар на султана главата на страшния „Ушак паша".

През този ден турците сякаш забравили, че са тръгнали на война. Голяма част от моряците слезли на брега да се веселят по случай религиозния празник рамазан-байрам.

В същия ден адмирал Ушаков водел под своя флаг 39 бойни кораба с 980 оръдия, наредени в три килватерни колони.

Като наближили към нос Калиакра, пред русите се открила внушителна гледка: гора от мачти изпълвала морето.

Флагмантският кораб на адмирал Ушаков „Св. Павел"



Но адмирал Ушаков взел смело решение. Без да губи време за престрояване от походен в боен строй, той се вклинил между брега и турските кораби. Така намиращите се на брега турски моряци били откъснати от корабите си. Освен това вятърът бил северен и благодарение на необичайната маневра руската ескадра заела наветрено положение, т.е. посоката на вятъра съвпадала с нейното настъпление. Точно в обратното положение се озовали турците: вятърът ги тласкал към отстъпление.

Дръж се сега, Саид паша! Ето ти случай да изпълниш заканата си!

В турската ескадра настъпила паника. Нямало време да се вдигат котвите. Започнали безредно да секат котвените въжета. В настъпилото объркване някои кораби се сблъскали помежду си. Огънят на турската артилерия бил неточен и разпокъсан. Викове огласяли просторите около Калиакра и отеквали в нейните червеникави скали.

И всичко това ставало под обстрела на руските оръдия. Гюллетата съскали във въздуха и трошели мачтите, надстройките и палубите на турските кораби.

Командуващият ескадрата Хюсеин паша се опитал да се изплъзне с кораба си от боя. Саид Али забелязал това и поел веднага командуването в свои ръце. Хитрият алжирец започнал да насочва корабите си към фланга на русите. Адмирал Ушаков навреме отгатнал замисъла на неприятеля и отбил удара.

Дръж се, Саид Али!

На свой ред Ушаков стремително атакувал кораба „Капудание", на който се намирал Хюсеин

Адмирал Ф. Ф Ушаков

Руският флот под командуването на адмирал Ф.Ф.Ушаков разгромява турска ескадра при остров Фидониси, 3 юли 1788 г.

паша. Смелото сближение и точният огън едновременно от много кораби по една цел принудили Хюсеин да обърне гръб. Последвали го и други кораби. Бягството им било безредно и неудържимо. Ушаков ги преследвал чак до нос Емине. Капитаните на корабите, които успели да се доберат до Цариград, хвърлили в тревога турската столица не само с жалкия си вид, но и с вестта, че „Ушак паша" всеки миг може да пристигне.

Сбогом, Саид Али! Вместо главата на Ушаков ти отнесе в столицата своя позор.

Адмирал Ушаков не тръгнал към Цариград. Той знаел, че част от турския флот се е укрил във Варна, и затова се насочил натам. Насреща му обаче излезли турски кораби с бели знамена. Известили му, че е сключено примирие и военните действия се прекратяват.

ЛОЦИЯ. Всяка чуждестранна подводница, забелязана в подводно състояние в териториалните и вътрешните води на НР България, се преследва и унищожава без предупреждение и без каквато и да е отговорност за последствията.

Чуждестранни кораби не могат да упражняват лов на каквито и да е морски животни в териториалните и вътрешните води на НР България, нито да правят измервания, проучвания, изследвания, снимки. Използуването на радиопредавателни апарати се разрешава само в случай на авария или при спасяване на корабокрушенци.

Кораб, който не се подчини на задържането и се опита да се укрие в открито море, може да бъде преследван непрекъснато от морските гранични поделения до границите на териториалните води на друга държава.

БЕЛЕЖИТИ БЪЛГАРСКИ МОРСКИ ОФИЦЕРИ

Българският военноморски флот започна да се изгражда след освобождението ни от османското робство. Освободителката Русия подари на България първите бойни кораби. В Русия се учиха и възпитаваха и първите флотски командири.

КАПИТАН I РАНГ ДИМИТЪР ДОБРЕВ /1868–1944/. Възпитаник на Морския артилерийски клас в Кронщат /Русия/. Участвувал като доброволец в Руско-японската война /1904–1905 г./. Рамо до рамо с руските моряци се сражавал с японците в голямото морско сражение при остров Цусима. Дал ценен принос за изграждането на българския Черноморски флот. Уволнен бил от флота несправедливо през 1911 година поради непримиримост към недъзите на буржоазната военщина. Командувал успешно отряда миноносци през Балканската война и постигнал победа срещу турския крайцер „Хамидие".

Капитан I ранг Димитър Добрев

КАПИТАН I РАНГ НЕДЕЛЧО НЕДЕВ /1875–1948/. Офицер с изключително висока морска подготовка, възпитаник на руската военноморска школа. Първият специалист в българския флот по радиотелеграфия. Участник в полагането на подводния телеграфен кабел между Варна и Севастопол през 1908 година. По време на атаката срещу „Хамидие" командувал миноносеца „Смели". Автор на научен труд за река Дунав и преподавател по военноморско дело във Военната академия в София.

Капитан I ранг Рашко Серафимов

КАПИТАН I РАНГ РАШКО СЕРАФИМОВ /1875–1922/. Възпитаник на руската военноморска школа, първи български военен специалист по подводно плаване. В навечерието на Балканската война влага много усилия да убеди българските управници да доставят подводници за флота. Герой от Балканската война, участник в атаката срещу турския крайцер „Хамидие" като доброволец.

МОРСКИТЕ МИНИ

Първите мини били конструирани в Русия и Съединените щати в края на XVIII век. Те свободно плавали в морето или в големите реки. По-късно била създадена котвената мина. Освен котвени и плаващи мини съществуват и акустични, дънни и магнитни мини, както и наблюдаеми мини, които се взривяват по команда от брега при попадане на кораб върху или около тях. Миите може да се хвърлят и от самолети. В наше време широко се прилагат в миите часовникови механизми за действие със закъснение.

Миата е коварно оръжие. Не случайно тя е наричана оръжие на слабия срещу силния.

Поставянето на мини става от специално пригодени кораби, наречени минни заградители.

Мина „Винаров"

КАПИТАН-ЛЕЙТЕНАНТ ЕВСТАТИ ВИНАРОВ /1874–1915/. Той е автор на първите български проекти за минни заграждения по Дунава и Черно море. През 1905–1907 година конструирал първата българска морска заградна мина. През Балканската война Винаров ръководел българските флотски команди, които при невероятно трудни условия устроили минни заграждения на Мраморно и на Бяло /Егейско/ море.

СТАРШИ ЛЕЙТЕНАНТ СТЕФАН КАЛЧЕВ /1885–1915/. Завършил Морския кадетски корпус в Петербург. Там изучил в подробности минното дело. През 1909 година постъпил на служба в руския флот. Създал нов тип свободно плаваща мина, която сега се съхранява в Централния военноморски музей в Ленинград. Като новатор в минното оръжие българинът Стефан Калчев прославил родината си далеч от нейните граници.

С ЛОДКА СРЕЩУ БРОНЕНОСЕЦ

През Балканската война десният фланг на българската армия в Тракия достигнал до брега на Мраморно море. В началото на 1913 година зимата била особено мразовита. Сврени в окопите, войниците от българската армия мръзнели в едно мъчително бездействие.

Много често в морето се появявал турският броненосец „Тургут рейс" и стрелял с тежките си оръдия към брега.

Редом с войниците по крайбрежието служели и моряци от Дунавската флотилия. Те наблюдавали за движението на кораби в морето, поддържали телефонните линии. Техен командир бил капитан-лейтенант Евстати Винаров. Той решил да извърши нещо необикновено, но да защити моряшката чест и да помогне на армейците. Съставил невероятен и дързък план.

Между две лодки, съединени една с друга, ще се закрепят две торпеда, които ще бъдат близо до водата. Този своеобразен катамаран ще бъде влачен от една моторна лодка и когато наближи „Тургут рейс", ще се задействуват двигателите на торпедата и те ще полетят срещу неприятеля. Ударът трябвало да се нанесе отблизо.

Започнала подготовката за необикновената атака. От Варна изпратили две торпеда от крайцера „Надежда", заредени с въздух и взривно вещество. По лошите пътища, потънали в кал, през урви и

Капитан-лейтенант Евстати Винаров

овраги моряци и войници пренесли с волска кола моторната лодка „Марица".

Атаката била насрочена за 31 март 1913 година. Когато мракът забулил морската шир, капитан-лейтенант Винаров строил малобройната моряшка команда, застанал пред нея и произнесъл вдъхновено слово:

— Пожелавам на всички да изпълнят геройски моряшкия си дълг към нашето мило отечество България. Връщане назад — само след славна победа! — завършил той.

В този миг се чул конски тропот. Един войник скочил от замореното животно и предал на капитан-лейтенант Винаров нареждане да се яви в щаба. Там му съобщили, че от 00,00 часа на 1 април 1913 година военните действия с Турция се прекратяват.

Атаката срещу „Тургут рейс" не се провела, но подготовката за нея показва на каква саможертва били готови българските моряци.

ПОД ФЛАГА НА РЕВОЛЮЦИЯТА

БУНТЪТ НА МОРЯЦИТЕ ОТ КРАЙЦЕРА „НАДЕЖДА"

В края на Първата световна война българският крайцер „Надежда" има вече двадесетгодишна служба във флота. Корабът се нуждае от основен ремонт. В България той не може да се извърши и „Надежда" напуска Варна на път за Севастопол.

По това време градът на руската военноморска слава е в ръцете на германските и австрийските завоеватели. В Русия се води свещена война в защита на революцията и на съветската власт. Ехото на тази война отеква и по крайбрежието на Черно море.

Почти всяка нощ в Севастопол ечат престрелки. А на сутринта българските моряци се осведомяват за събитията от руските работници, които извършват ремонта на кораба.

Матросите се хранят лошо, живеят в мрачните помещения на стария кораб. Те не получават писма от близките си и новини от България. А това, което научават от руските вестници, съвсем не е утешително. По вина на буржоазията България излиза от войната като победена. В страната се настаняват окупационни войски от френската и английската армия.

Ето защо моряците носят службата вяло, без желание. Все по-често се чуват ропот и недоволство. Когато запасните моряци получават право на уволнение и са изпратени в България, на „Надежда" остава екипаж само от двадесет души, силно обезверени и намразили до крайност войната. По-будните сред тях образуват революционен комитет. Той изготвя искания за подобряване положението на матросите.

Крайцерът „Надежда" през 1898 г.

Екипажът на крайцера „Надежда", 1904 г.

На 15 декември 1918 година командирът на кораба насила е застaвен да изслуша тези искания. Капитан-лейтенант Стателов се опитва да поучава матросите, но когато се убеждава, че всичко е напразно, напуска кораба.

Неговият помощник не пожелава да се примири с властта на моряците и като използва слабата им бдителност, прибира и заключва наличното оръжие на кораба. Завръщайки се от града, ръководителят на бунта Спас Спасов влиза в остра разпра с помощника и при самоотбрана го застрелва.

Време за губене няма. Единствен изход за екипажа е да напусне кораба. Но районът на пристанището се охранява зорко. Още същата нощ отряд от английски войници с шест оръдия заобикаля кораба.

Отвеждат надеждени на английски военен кораб. Бунтът е потушен, но делото на надеждени е право: против войната, в подкрепа на Октомврийската революция.

НЕЛЕГАЛНАТА ПРЕЗМОРСКА ВРЪЗКА

По руското черноморско крайбрежие, както и в цялата огромна руска земя се водеше гигантска битка. Воините на революцията громяха силите на царизма и буржоазията. Над Одеса и Севастопол се развяха червени знамена. Българските комунисти разбраха, че е дошло време да се свържат с руските си братя, с болшевиките. Пътуването по сухо беше съпроводено с много пречки, а през Черно море само за две-три денонощия можеше да се стигне до Съветска Русия дори и с малки ветроходни лодки.

Ето защо партията на българските комунисти създаде във Варна тайна организация, която да се грижи за превозването през Черно море на хора, книги, оръжие.

С две ветроходни лодки на 29 юни 1920 година ръководителите на Българската комунистическа партия Георги Димитров и Васил Коларов потеглиха от Варна за Одеса. Заедно с тях пътуваше и Никола Пенев, а с друга лодка същия път поеха комунистите Христо Кабакчиев и д-р Никола Максимов. Но още първата нощ ги връхлетя буря. Лодките, подхвърляни от големите вълни, се изгубиха една от друга. След шестдневно тежко пътуване Кабакчиев и Максимов стигнаха до Одеса.

Паметникът в местността Карантината край Варна, откъдето през 1920 г. Г. Димитров и В. Коларов са тръгнали за Съветска Русия.

Първата им грижа бе да попитат за съдбата на Димитров и Коларов. Какво се беше случило?

... Подхвърляна от вълните, лодката с Димитров и Коларов се насочи към румънското крайбрежие. Скоро ги съзряха от румънски военен катер и ги арестуваха. Беше през нощта на 3 юли 1920 година. Хвърлиха ги в карцера на Кюстенджанския затвор. След това ги преместиха в Букурещ. И едва след решителната намеса на съветските дипломати на 22 юли същата година Димитров и Коларов бяха освободени от затвора и на следния ден пристигнаха във Варна.

Днес в местността Карантината край града белокаменен паметник отбелязва мястото, откъдето са потеглили българските комунисти.

ИМЕНА, КОИТО ТРЯБВА ДА ПОМНИМ

От руския кораб „Александър II" на Одеското пристанище слезе слабичък младеж. Носеше два големи куфара, които вероятно много тежаха, защото той махна на един файтонджия и уморено се настани на задната седалка. Файтонът го отведе на улица „Княжеска" 20. Младежът обаче не успя дори да се разсъблече, когато нахлуха полицаи. Вниманието им бе насочено към двата куфара. Разтвориха ги и от тях се посипаха най-обикновени вещи – дрехи, книги, бельо. Полицаите учудено се спогледаха. Тогава един от тях заопипва дъното на куфара, разряза го с нож и ръкнаха броеве от Ленинския вестник „Искра", брошури и позиви до руските работници.

Куфарите бяха с двойни дъна. Отведоха младежа в полицията.

Така завърши последния си рейс до Русия ИВАН ГЕОРГИЕВ ЗАГУБАНСКИ, първият български куриер на „Искра", възпитаник на Морското училище при флота.

Беше 1 декември 1901 година.

В Дунавската флотилия постъпи на служба като ученик-огняр АНТОН ИВАНОВ. Роден беше в Копривщица. Бедността на семейството го принуди да се залови за работа още като дете. И когато връстниците му учеха, той трябваше да се труди за парчето господарски хляб.

Антон не загуби вяра в живота. Обичаше да чете и затова често се въртеше около войнишкото шкафче на моряка Върбан Стоянов. Беше забелязал, че той грижливо пази доста книги.

Един ден Върбан го завари, когато разглеждаше една от тях. Антон се смути.

– Харесва ли ти тази книга? – попита го Върбан.

– Бих искал да я прочета – отговори Антон, – но едва ли ще разбера какво пише в нея. Има думи, които никога не съм чувал.

Вървам на свой ред сепнато го погледна. След това се засмя и дружелюбно му каза:

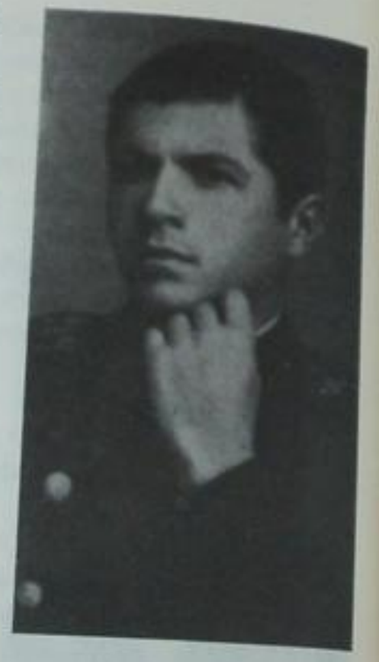
— Тогава ела довечера в стаичката на машиниста. Ще те запозная с добри другари и много неща ще научиш.

Така през 1902 година в Русе Антон Иванов попадна сред членовете на нелегалния социалистически кръжок „Искра". Когато след две години кръжокът бе разкрит, Антон бе изпратен да служи на крайцера „Надежда". Там самият той вече създаде социалистически кръжок.

Минаха години. Антон израсна като виден деятел на Българската комунистическа партия, но винаги помнеше, че азбуката на социализма научи във флота, сред военните моряци.

На 23 юни 1942 година АНТОН ИВАНОВ КОЗИНАРОВ заедно с още 12 членове на ЦК на БКП и Централната военна комисия бяха осъдени на смърт.

Разстрелян бе още същия ден.



През лятото на 1926 година в Морското училище във Варна пристъпи висок и слаб младеж. Той идваше от далечното пиринско градче Банско, но с такъв интерес се отнасяше към морето, сякаш бе отраснал край него. През деня тичаше, маршируваше, лъскаше, козируваше и когато цялата тази суета потънеше в нощта, заставаше на брега и вперваше взор в сребристата пътека на луната. Стиховете напираха от чистата му младежка душа и се изливаха по страниците на смачканата ученическа тетрадка.

Започна практиката. Три години по кораби, електростанции, железопътни депа и летища. И навсякъде като неизменен другар му е машината. Той я обичаше, галеше, боготвореше. Наред с нейния ритъм поетът усещаше и тревожния пулс на времето. Моряци, роптаещи срещу команди-

рите, моряци, подложени на преследване за комунистическа дейност, обноски на подофицерите, които унижават човешкото достойнство. Плаването с параход „Бургас" го убеди, че не само в България е така, а навсякъде, където има бедни и богати.

Морякът НИКОЛА ЙОНКОВ ВАПЦАРОВ влезе юноша в Морското училище, а от него излезе мъж, за да поеме пътищата на суровата класова борба и да изгори в нея като работник, поет и комунист.

Минаваше полунощ, когато го изведоха от Сливенския затвор. Натикаха го в мрачната полицейска камионетка. Моторът забръмча.

Разбра всичко. Краят наближаваше. Отказа да се изповяда пред свещеника. Винаги му бяха близки земните грижи и неволи на хората.

Поручикът зачете присъдата. Той я знаеше. Другаде бяха неговите мисли.

Варна, морето. С тях се свърза още като дете. После дойде моряшката служба в Черноморския флот, която докрай го сроди със синята стихия.

Отказа да завържат очите му. Посрещаше гордо смъртта, защото знаеше за какво умира. Защото безкрайно мразеше фашистите и винаги бяха пред очите му гладните гръцки деца, които обикаляха казармата в Кавала за парче хляб, докато бащите им бродеха в горите като партизани. За тези партизани ДИМИТЪР САВОВ ПЕТРОВ-ТАКИЧА изнасяше от казармата патрони, лекарства, храна.

С мълчанието си той спаси от гибел своите другари.

Затова умираше спокоен и горд като човек, който е изпълнил дълга си.

А беше само на 24 години.

ПОДВОДНИЧАРИТЕ

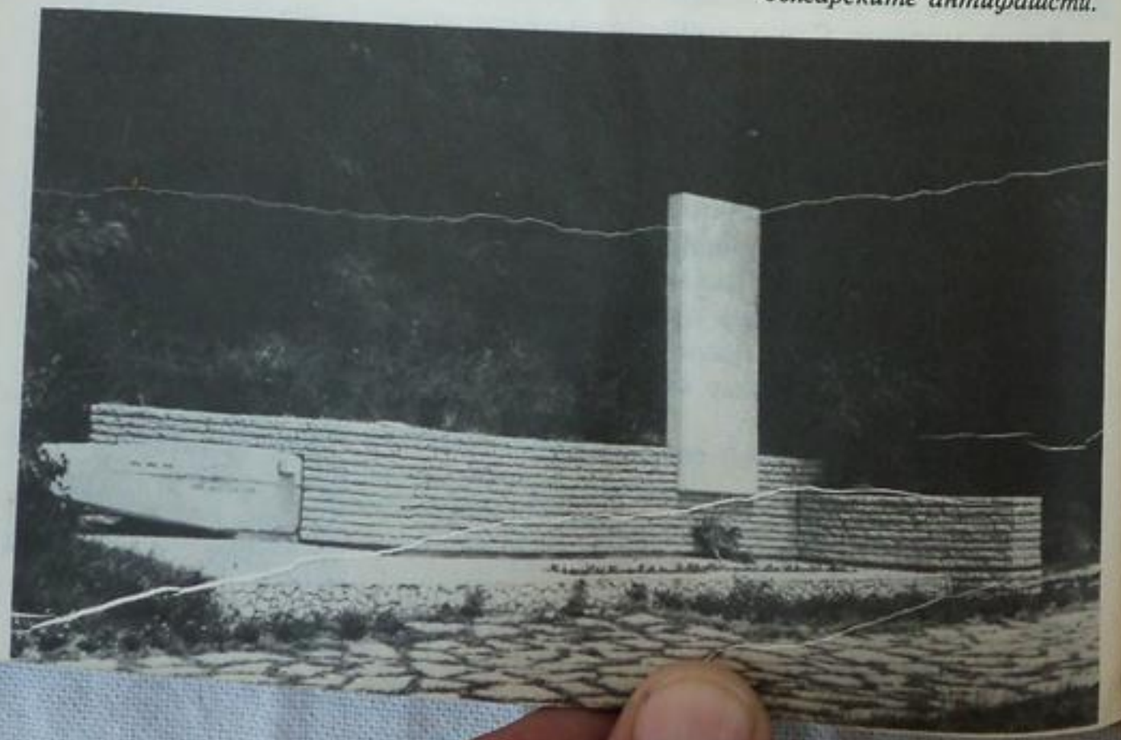
В началото на август 1941 година командирът на съветската подводница „Щ-211" капитан-лейтенант А. Д. Девятко извика в каюткомпанията на кораба своя пръв помощник и политически ръководител.

— Предстои ни да изпълним специална задача — каза той. — Ще превозим група българи антифашисти до родината им.

Разтвориха картата и съставиха подробен план за операцията.

Подводницата напусна Севастопол. В морето към нея приближи катер. На подводницата се прехвърлиха 14 български емигранти, водени от българина Цвятко Радойнов, полковник от съветската армия.

Вечерта на 11 август 1941 година от изплаваната подводница се отделиха четири гумени лодки. Те се насочиха към брега близо до устието на река Камчия. Българските антифашисти по ботевски коленичиха и целунаха родната земя. Оттук започна техният кратък път към безсмъртието.



Паметникът до устието на река Камчия, където през 1941 г. от съветската подводница „Щ-211" слезли българските антифашисти.

СТРАЖ НА СИНЯТА ГРАНИЦА

МОРСКОТО УЧИЛИЩЕ

Заедно с българския военен флот се роди и Машинната школа. Заслуга за нейното основаване през 1881 година имат руските морски офицери на българска служба. През 1892 година училището е вече Подофицерска морска школа. След формирането на Черноморския флот тя се премества във Варна /1900 г./ и получава наименованието Машинно училище. От 1904 година то дава на възпитаниците си средно образование, а през 1942 година прераства във висше учебно заведение.

В годините на социализма училището получи името на Никола Йонков Вапцаров.

Да влезем сега в новата му сграда. В кабинетите оживява чудният свят на техниката. Тук се обучават бъдещите командири на ко-

На учебно занятие по навигация

Бойно учение в открито море

раби. На макети и карти те маневрират с торпедни катери, миночистачи, стражеви кораби, подводници. Сложен и кратък е съвременният морски бой. Затова от всички офицери на кораба се изисква майсторство. Щурманите чертаят пътя и следят за движението по него. В съседната зала са морските оръжия — страшните торпеда, коварните морски заградни мини, бомбите за унищожаване на подводници.

В свързочния кабинет морзовият ключ се губи сред сложните радиостанции и радарни устройства. Следват подслушвателните хидроакустични устройства, корабните двигатели, спомагателните механизми ... И навсякъде формули, формули, формули. Защото без математика е невъзможно да се ориентираш в този свят от уреди и автомати.

Но най-много ни радват стотиците младежи в сини галанки. Те снуват по коридорите, изпълват моряшкия строй, повдигат настроението със своята жизнерадост. Не можеш да различиш кои са свързочници, навигатори и механици — сега всички са моряци.

Днес на траулери, танкери, търговски и военни кораби, на мостика или в машината, навсякъде, където по моретата се вее българският флаг, ще срещнете възпитаници на Висшето народно военноморско училище „Н.Й. Вапцаров". Това са морските труженици, които градят морската слава на родината.

НА УЧЕНИЕ

От сутринта времето започна да се разваля. От север към брега изпълзяха сиви облаци. Заръмя ситен дъжд.

Адмиралът седеше в каютата и внимателно разглеждаше картите.

На пладне крайцерът излезе в морето. От неговите палуби един след друг бързо се издигаха във въздуха хеликоптери. Брумчейки, те се носеха все по-далеч от кораба и увисваха над хоризонта като малки черни водни кончета.

Хеликоптерите търсеха подводница. Хвърляха шамандурки, които с късите си синджирчета покриха морето.

Качих се в радиорубката. Там радистите приемаха сигналите. Като съживени от допира с водата галечните шамандурки започваха да звучат. За мен беше ясно: плавайки, шамандурките изпращаха в дълбините къси сигнали, подобни на сигналите на спътника — „Клинг! Клинг!"

Но ето че един от сигналите намери в морските дълбини подводницата и като се отрази в нейния корпус, върна се към шамандурката, а след това по радиото стигна и до нас: „Клинг!" Слабото ехо прозвуча като сигнал за тревога:

— Подводницата е открита!

Като разпаряха с острите си носове оловната вода, катерите вече се носеха към шамандурката.

Съветски кораб за борба с подводници

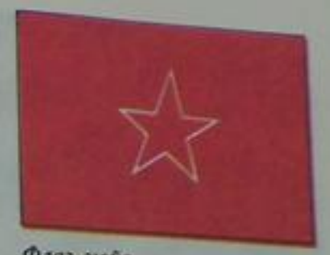
На палубата им трептяха, насочили към небето тъпите си муцуни, дълбоководни ракетни бомби.

Залп! Извитите димни следи увиснаха над водата. Бомбите се стовариха на същото място, където беше открита подводницата. Издигнаха се бели водни стълбове.

Но взрив не последва. Там, където паднаха бомбите, водата се разтвори и на повърхността се показа обла, изпъкнала като гръб на кит палуба. От високата гърбеста рубка се показа главата на командира на подводницата.

Приближихме.

— Бързо ни заловихте! — извика командирът през мегафона по посока на крайцера.



Флаг гюйс

Гвардейски военноморски флаг на НРБ

Бойна тревога

— Бързо, бързо... — каза адмиралът и се замисли.

Радистите вече чукаха сигнала за завършване на ученето, а адмиралът продължаваше да размисля. Той заеше, че всяко учение е една малка война, и искаше да разбере дали ударът е попаднал точно в целта, дали не е допусната някаква грешка.

Ракетен кораб

Стрелба от ракетоносец

Крайцер-вертолетоносач за борба с подводници

ФЛАГОВЕ И ОТЛИЧИТЕЛНИ ЗНАЦИ

Един млад войник попаднал да служи във флота. В казармата го преоблекли в новичка моряшка униформа.

„Защо пък да не изляза на улицата, да изтичам до пощата и да се обадя в къщи с телеграма?" — помислил си момъкът. Много му се искало да мине през града в новата си форма.

Приближил до портала на казармата.

— Извинете, може ли да ми кажете къде се намира пощата? — запитал той военния, който стоял до вратата.

— Нима не виждате, другарю матрос, че аз съм лейтенант? — отвърнал военният. — Трябва да се обръщате според званието! Да не би да сте тук за първи ден?

— За първи.

— Гледайте: от тази страна на улицата има един старши матрос, един старшина втора степен и един мичман. Като стигнете мичмана, свийте вдясно. Пощата е второто здание след ъгъла. Само че за да излезете оттук, трябва да ви бъде разписана за отпуск военната книжка, а преди това трябва да сте положили военна клетва. Така че...

„Сложна работа! — помислил си младият матрос. — Но дори и да ми беше разрешен отпуск, пак нямаше да се оправя къде е пощата. Та как ще позная кой от военните на улицата е старши матрос, кой — старшина втора степен и кой — мичман? И как да се обръщам към военните, които ще срещна, по звание?"

Военните моряци се различават по знаците на пагоните, а военните кораби — по флаговете. Флаговете съобщават много неща за кораба, дори и какъв командир се намира в момента на борда му.

Корабът стои на кея, а на мачтата му е вдигнат сигнал:

— При нас е началникът на щаба.

Флаг на командуващия военноморския флот

Кърмови флаг на спомагателни кораби
Кърмови флаг на хидрографни и лоцмански кораби

Вимпел на български военен кораб

Брейд-вимпел на командира на дивизион военни кораби

Брейд-вимпел на командира на дивизион спомагателни кораби

Брейд-вимпел на командира на отряд хидрографни кораби

Матрос — Старши матрос — Старшина II степен — Главен старшина — Мичман — Курсант — Курсант — главен старшина — Главен старшина — школник

Кокарда (бродирана) за адмиралите на ВМФ

Младши лейтенант — Лейтенант — Старши лейтенант — Капитан-лейтенант

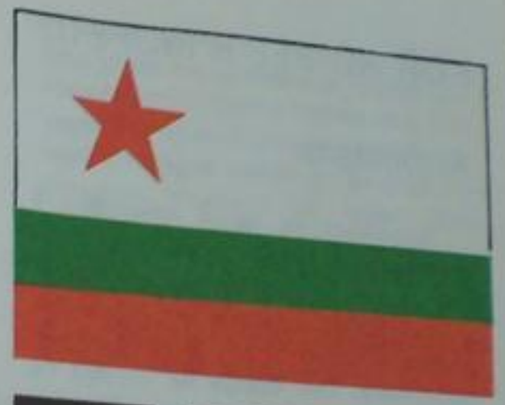
Капитан III ранг — Капитан II ранг — Капитан I ранг

Контраадмирал — Вицеадмирал — Адмирал

Форма парадна, лятна за курсантите

Форма парадна, зимна за матросите

Военноморски флаг на НРБ



Нарькавни знаци за адмирали и офицери от ВМФ

Младши лейтенант — Лейтенант — Капитан-лейтенант — Капитан II ранг — Капитан I ранг — Адмирал

Форма парадна, зимна за мичманите

Форма парадна, зимна за офицерите

Форма парадна, лятна за офицерите

Форма парадна, лятна за адмиралите

КОЙ ЖИВЕЕ В МОРЕТО

АКВАНАВТИ

Корабът ни беше закотвен в центъра на залива, на петстотин метра от стръмния Маслен нос.

На повърхността на гладката, сякаш заспала вода стърчеше радиомачта. От борда на кораба се спускаха и изчезваха под водата черни гумирани кабели и шлангове. Накъде отиваха? Какво течеше по тях?

Другарите ми помогнаха да сложа на гърба си акваланга, отвориха крановете и през гумената захапка вдишах затопления от силното слънце въздух.

Оловните тежести на кръста ми помагаха леко да се насоча към дъното. Плувах бавно. Под маската ми се нижеха ръбести камъни, обрасли с миди и водорасли. Неусетно ги смени пясък. Малки рибки и раче-та се разбягваха на разни страни.

Изведнъж в синята мъгла, която забулваше подводния свят, се мярна нещо голямо. Приближих предпазливо: беше човек, екипиран с черен костюм като моя, с плавници на краката и маска пред очите. Но на гърба си не носеше акваланг! По дъното след него като змия се виеше черен шланг. Тръгнах по него.

Скоро се озовах пред голямо метално съоръжение с изпъкнали жълти бордове и светли кръгли илюминатори. Шлангът, който досега ме водеше, изчезна някъде отдолу. Доплувах до най-близкия илюминатор и любопитно надникнах през него. Имах чувството, че съм повдигнал пердето на прозореца и съм надникнал в чужд дом. В този дом беше светло и уютно. Тук, без никакви апарати, видях облечени с къси панталони и с тънки ризи четирима млади мъже. Единият, вероятно дежурен, стоеше пред голям пулт с разноцветни лампички, измерителни уреди, бутони и ключове, внимателно се взираше в тях и записваше нещо в тетрадка. Други двама седяха до масата в спалното помещение и играеха шах. Четвъртият, с наушници на главата и микрофон пред устата, беше клекнал до голям отворен люк на пода и в ръцете си държеше... да, разбира се... държеше шланга, който ме водеше по дъното и изчезваше под съоръжението.

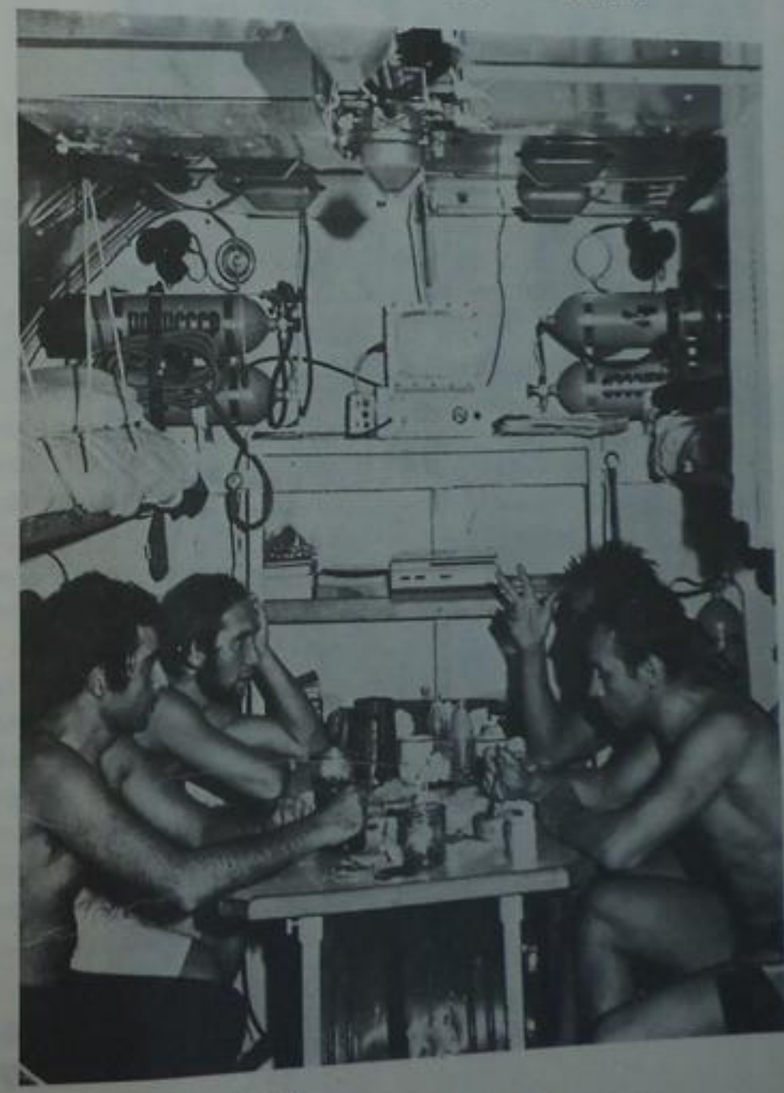
С неохота се откъснах от прозореца на този странен подводен дом. В него имаше всичко, необходимо за живота на хората: топлина, светлина, храна, въздух. Вътре имаше маси и легла, баня с душ и тоалетна, радио и телевизия, телефони, прозорци... Имаше и врата. И което е най-странното, тази врата се намираше на пода и стоеше гостоприемно отворена!

А наоколо всичко беше вода. До повърхността, до слънцето, имаше двайсет метра.

В подводния дом нямаше слънце.

Подводният дом е своеобразен аквариум, обърнат наопаки: това е със въздух, заобиколен от вода. И когато вечер рибите, привлечени от светлината, погледнат в илюминаторите, приликата на подводните домове с аквариумите е поразителна. Само че тук ролите са сменени — свободните риби разглеждат хората, затворени в дома на морското дъно.

Въздухът в подводния дом се намира под такова налягане, каквото е налягането на водата наоколо. Ето защо тя не може да нахлуе през винаги отворената врата-люк. Въздухът й пречи! Оттук хората винаги свободно могат да влизат и да излизат. Разбира се, извън дома трябва да имат въздух за дишане. Получават го по черния шланг. А човекът, клекнал до входа, разговаря по телефона с човека зад борда и му отпуска въздушния шланг.



Акванавти в подводния дом

Отдалечих се от странното жилище на тези хора. Защото в моя апарат въздухът е ограничен и скоро щеше да свърши. А тук, под водата, хората получаваха въздух, прясна вода и електричество по кабелите и шланговете от кораба. А при авария можеха дори да ги прекъснат и една седмица да живеят само от запасите на дома.

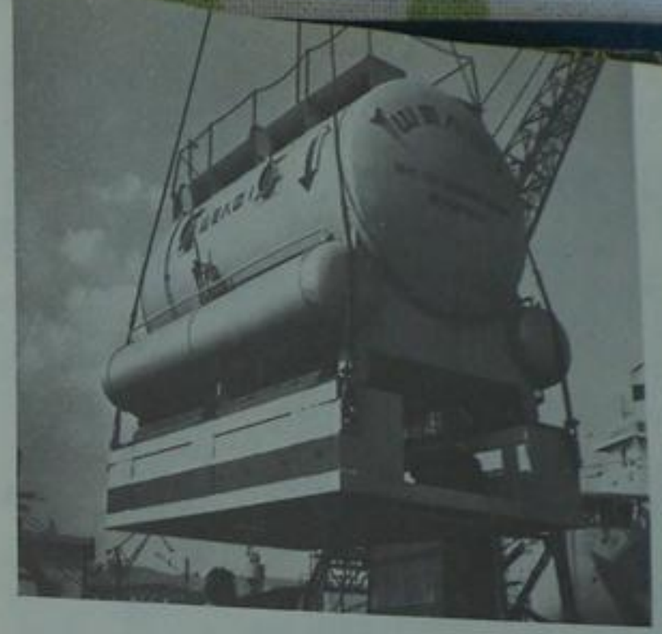
Хвърлих прощален поглед към съоръжението, на което върху жълтия фон с големи черни букви пишеше: „Черномор".

В този момент „Черномор" беше единственото място в необятното Черно море, където на дъното живееха хора.

Тези хора се наричат акванавти.

Съветският подводен дом „Черномор"

Българският подводен дом „Шелф"



„ШЕЛФ" И „ЧЕРНОМОР"

През 1970 година в залива южно от Маслен нос беше спуснат българският подводен дом „Шелф-1". Конструираха го млади инженери-леководолази от Лабораторията за подводни изследвания във Варна. В него два екипа акванавти живяха общо седем денонощия. Експериментът се провеждаше съвместно с военноморския флот.

От 1968 година в Синия залив, близо до град Геленджик, съветски изследователи от Академията на науките на СССР работеха със своята подводна лаборатория „Черномор". По време на експеримента от лятото на 1971 година екипажът, съставен от петима акванавти, прекара непрекъснато на дъното петдесет денонощия!

И ето че през 1973 година братските народи си подадоха ръка от двата бряга на Черно море. Решиха заедно да продължат подводните изследвания. Осемдесеттонната лаборатория „Черномор" беше пренесена с кораб от Геленджик до Бургаското пристанище. Тук тя беше затворена херметически и влачена по повърхността до залива край Маслен нос.

През нощта на 5 срещу 6 юли, под светлините на прожекторите от осигурителния кораб „Черномор" пое плавно към дъното, обгърнат в пелена от пяна и разпукващи се въздушни мехури.

Телефонът на палубата на кораба зазвъня. Ръководителят на експеримента вдигна слушалката и прие първия рапорт от морското дъно:

— Тук е „Черномор". Българо-съветският екипаж засели подводната лаборатория. Всички системи работят нормално. Пристъпваме към изпълнение на научните програми.

КОТВА

Кога корабът се е върнал от плаване: когато е влязъл в пристанището ли? Не.

Веднъж се връщахме от морето. Влязохме във Варненския залив. Видяхме града.

От брега духаше силен западен вятър. Всички места в пристанището бяха заети. Наредиха ни да застанем на котва.

Задрънча котвената верига и с тропот се заизнизва надолу. Котвата стигна дъното, веригата за миг провисна, но корабът не застана на място — котвата не зацепи, а запълзя по дъното.

Люшкахме се сред рейда. На палубата, почуквайки, поскърцвайки, ту се напрягаше, ту се охлабваше котвената верига. Някъде под нас, в мрачната дълбина, лапите на котвата ту се зацепваха за дъното, ту се отскубваха и започваха да се плъзгат.

Цялата нощ се мъчихме с котвата. Не включвахме котвените светлини, държахме моряците на палубата. Щом звънне машинният телеграф, винтът под кърмата започваше бавно да се върти и да задържа кораба на едно място. Вятърът се втурваше в залива откъм бледозелените, осветени от луната възвишения, виеше тържествуващо и зло. Едва сутринта, когато стихна, избрахме по-добро място, застанахме здраво на котва и разрешихме на екипажа да почива.

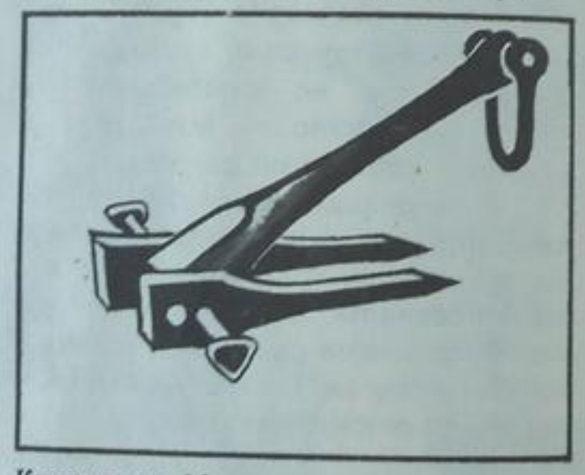
КАКВИ ВИДОВЕ КОТВИ ИМА

Първата котва била обикновен камък. Завързвали го с въже и го хвърляли зад борда.

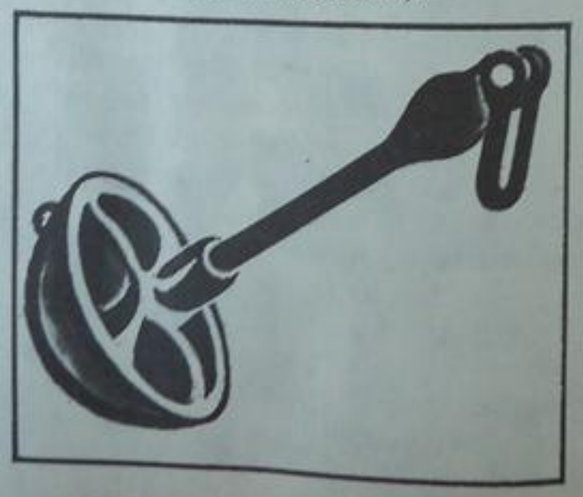
Минали векове, измислени били стотици котви. Но и до днес се смята, че най-хубава е онази котва, която има най-просто устройство.

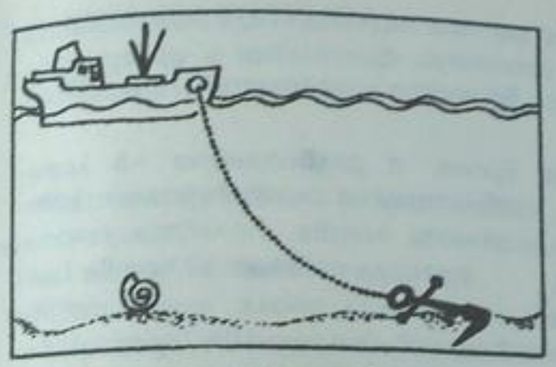
Адмиралтейска котва с подвижен щок

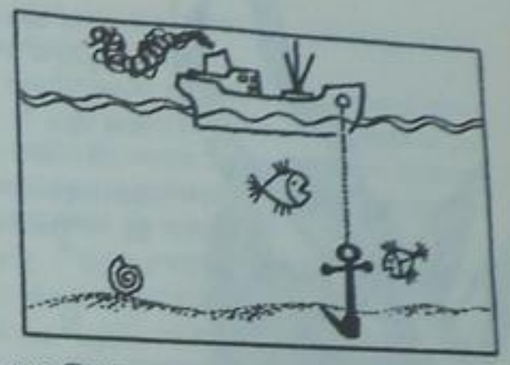
Котвата на Хол
Мъртва котва. Поставя се на дъното



Котвата на Матросов
Гъбовидна котва на подводница







Ето защо котвата държи здраво, а се измъква леко. Трябва само да се изправи вретеното ѝ.

ДРЕВНИТЕ КОТВИ

През II в.пр.н.е. финикийците провели успешна военна експедиция в Сицилия, по време на която ограбили много сребро. Алчните финикийци взели толкова много сребърни монети, че напълнили с тях и оловните си котви. Така ни описва събитието Диодор от Сицилия, живял между 90 и 21 г. преди нашата ера, един от най-големите историци на древността.

Дълго време сведението на Диодор за напълнените със сребърни монети оловни котви на финикийците оставаше неразбираемо. Едва в ново време благодарение на подводната археология стана възможно да се отговори на въпроса, какви са били котвите на древните кораби.

Най-старите котви били каменни. В началото бил използван обикновен камък, завързан за едно въже, който се спускал на дъното и с тежестта си задържал кораба. По-късно тази примитивна котва била усъвършенствувана, като започнали да пробиват в камъка дупки – за горната дупка се завързвало корабното въже, а в останалите /една или две/ се промушвали заострени дървени колове,

Дървено-оловна котва

Антична каменна котва

които играели ролята на лапи. Тези котви се използвали от египтяни, финикийци и други мореплаватели през второто хилядолетие преди новата ера.

В по-късно време, с развитието на корабоплаването, изобретили и по-съвършена котва – дървено-оловната котва. Колкото странно да звучи, „адмиралтейската" котва била известна още в античната епоха, много векове преди „изобретяването" ѝ през 1852 година от английския капитан Р. Н. Роджърс. Античната „адмиралтейска" дървено-оловна котва имала всички части на по-късната класическа адмиралтейска котва: отвесният ствол и двата рога били от дърво; напречникът – скобката, която захващала двата рога със ствола – и лапите били от олово. Сега при подводни търсения най-често се намират оловните напречници.

При някои от откритите напречници вътрешността е заета от дървена сърцевина. Това показва, че цялата котва – и стволът, и напречниците – била изработена от дърво, след което дървеният напречник бил покриван с олово. Такмо такива били котвите на финикийците, описани от Диодор Сицилийски – находчивите финикийци извадили дървената сърцевина на напречниците и получилата се кухина напълнили със заграбените сребърни монети.

Следващият тип котва е желязната, която се употребява през римската епоха и по-сетне /I – V век от нашата ера/. По това време котвата е изцяло от метал – желязо. Състои се от метален ствол, в горния край на който има отвор, вероятно за прекарване на подвижния напречник. В долния край стволът е удебелен и е излят заедно с дъгообразно извитите рогове, заострени в краищата. Роговете са два.

В значително по-късна епоха се появяват котвите-четириножки – в края на един голям железен ствол са заловени разположени един срещу друг дъгообразно извитите четири рога.

МЪЛЧИ КАТО РИБА

Приказки

Нали сте чували да казват: „Мълчи като риба!"

А знаете ли защо?

Слушайте:

Морското конче и черното попче били много добри приятели. Неразделни. Все заедно ги виждали.

Е, вярно, понякога черното попче ходело и по-надалече. Но щом се върнело, разказвало на морското конче къде какво е видяло. Морското конче пък разказвало на черното попче смешки. Например как една водна бълха накарала оня мързеливец, рака, да се размърда. Било много смешно, защото водната бълха погъделичкала рака под мишницата и той така се смял, че щипките му тракали като камъчета на прибой.

Но калканът завиждял на това приятелство. Пък и как да не завиди, като нямал никакви приятели. По цял ден стоял зарит в пясъка.

И веднъж, когато черното попче пак тръгнало на пътешествие чак зад големия камък, калканът подшушнал на морското конче, че черното попче е чисто и просто една обикновена кая.

После пък казал на черното попче, че това не е никакво морско конче, защото е по-тромаво и от рапан, дори и от мида, че има на гърба си крило, пък не може да лети.

Думите на калкана като песъчинки започнали да глождят и черното попче, и морското конче. А знайно е, че само мидата може да превърне песъчинката в бисер.

Не щеш ли, един ден черното попче и морското конче се спречкали за нещо. И после такива думи си казали, че и най-срамежливите рибки се изчервили от срам.

Вярно, морската игла се помъчила да сдобри скараните приятели.

И кой знае какво щяло да стане, ако към скараните приятели и морската игла не приближила морската костенурка.

Тя била живяла по-дълго от всички, много работи била видяла, чула и запомнила. Затова всички се заслушали в думите ѝ:

– Скъсаното приятелство даже с морска игла не може да се зашие. Затова ме чуйте: като се разсърдите един на друг, по-добре е да си мълчите. Обидата бяга от мълчанието, както цапата от скумрията!

Скараните приятели послушали старата костенурка.

Не се минало много време, те пак се сдобрили.

После калканът какво ли не правел да накара и други да се скарат. И докато те си казвали, както черното попче и морското конче обидни думи – той се заравял в пясъка да слуша караницата и да се смее.

Но рибите не го слушали. Мълчели си и другарували.

Защото и те чули съвета на мъдрата костенурка.

А хората, като гледат как рибите не се карат и не си казват излишни думи, мислят си, че те изобщо не могат да говорят. Затова понякога казват:

„Остави го, мълчи като риба!"

Но и старата костенурка да попитате, и тя ще ви каже, че не е така. Че всеки, който има приятел, знае колко хубаво е мълчаливото приятелство.

Пък многото приказки са като песъчинките. Натрупат ли се, в тях и калканът може да се скрие!

МОРСКИ ЕЗИК

ЧИСТА КОТВА

Плавахме на учебни катери. Една седмица се пада да си моторист, втората — рулеви, третата - боцман.

Дойде моят ред да бъда боцман. Снемахме се от котва.

Вртя брашпила, измъквам котвата от водата.

Чук! — котвата излезе от водата и се удари в борда.

— Как е котвата? — извика ми старшината от мостика.

— Нищо... добре е — отвърнах.

— Погледни, конска главо, чиста ли е, или не!

Погледнах зад борда.

— Мръсна е.

Старшината вече летеше към мен.

— Как така мръсна?! — извика старшината и ме погледна унищожително. — Котвата е чиста! — извика той на рулевия.

Моторът забръмча и катерът започна да описва кръгове.

— Другарю старшина — казах аз, — как ще е чиста? Погледнете колко тиня има по нея!

— Чиста се нарича котва, която не е вдигнала от дъното чужда котвена верига или проволка - отвърна старшината. — Чиста котва — значи може да се плава!... Той помълча и добави: — А тинята ще измиеш. Вземи кофата. Поливай, докато не стане... — Старшината се запъна. — Докато... започне да блести. Нали разбираш...

Думата „чиста" той не произнесе.

РАЗГОВОРИ НА БАКА

— Акванавтите в подводния дом живеят под налягане и дишат въздух под налягане, така ли е?

— Точно така.

— И под водата могат да прекарат четиридесет, петдесет и повече денонощия?

— Могат.

— С каква цел се спускат тези домове под водата?

— Ако един водолаз работи продължително на морското дъно,необходимо е много време, за да се върне на повърхността. Бързото изкачване е забранено — от рязката смяна на налягането водолазът може да получи тежки заболявания и дори да загине. Например ако е стоял на дълбочина 180 метра петнайсет минути, за изкачване са му необходими дванайсет часа!

В подводния дом акванавтите живеят през цялото време под едно и също налягане, равно на налягането на заобикалящия ги подводен свят. Те излизат от дома, работят с научната апаратура на дъното и се прибират в жилището си толкова пъти, колкото им е необходимо.

— А когато свърши експериментът и трябва да излязат на повърхността?

— Тогава херметически затварят дома, той излива на повърхността и там според специални таблици започват да намаляват налягането, докато то се изравни с атмосферното. В това време акванавтите са вътре. Този процес се нарича декомпресия. За такъв вид декомпресия е пригоден подводният дом „Черномор". Но има и други начини. Когато дойде време за изплаване, на дъното спускат специален метален цилиндър, в който въздухът е с такова налягане, каквото е налягането в дома. Акванавтите монтират този цилиндър, наречен камера-лифт, към подводния дом така, както се скачат две ракети в Космоса. На осигурителния кораб има метално съоръжение, което е предвидено да излържа на високо налягане. Нарича се барокамера. Към нея монтират камерата-лифт. Акванавтите се прехвърлят в барокамерата. В това време корабът може да отплава и да се приюти в тихо и спокойно пристанище.

— Излиза, че под водата не е по-лесно, отколкото в Космоса.

— Не е. Затова учените казват, че е по-лесно да се изследва обратната страна на Луната, която се намира на 240 000 мили от нас, отколкото да се слезе на 300 метра под морската повърхност.

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

Коя част от българското черноморско крайбрежие е нарисувана тук и кои селища са отбелязани с кръгчета?

ВИКТОРИНА НА МОРСКИТЕ СЛЕДОТЪРСАЧИ

Завършваме пътешествието и затова нашата последна викторина е по-особена от другите. Вместо обикновените въпроси из областта на морската история, практика, морския език тук сме подбрали откъси от стихотворения за морето, написани от известни български поети.

Посочете заглавията и авторите на стихотворенията.

1. *Небето, морето, сърцето —*
   три бездни, три свята безкрайни!
2. *Звездите гаснат в дъжд от изумруди.*
   Тъй бавно татък слънцето изгре.
   Блестят далеч в пустинното море
   рибарски лодки — леки пеперуди.
3. *И кораба се носи леко*
   с попътни тихи ветрове,
   и чезнете в мъгли далеко
   вий, родни брегове.

4. *Умря с усмивка старият моряк —*
   вълна го буйна приласка,
   когато той към светлия маяк
   прострял бе трепетна ръка.
5. *Ти помниш ли поне един моряк,*
   не хвърлил жаден взор далече
   там дето, в гаснещата вечер
   дъхът на тропика се чувства.
6. *Познати ми са в тебе цветовете,*
   но черният за мен е непознат.
   Ти може би, море, за враговете
   ревниво пазиш черния си цвят.

ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „АТЛАНТИЧЕСКИ ОКЕАН“

ЗАГАДЪЧНИТЕ РИСУНКИ

1. За сблъскването е виновен горният кораб. Долният кораб правилно е маневрирал: пазел своя десен борд.

2. На рисунката вдясно — глава на мустакат кит, вляво — кашалот.

3. На рисунките са опашките на: А — тунец; Б — калмар; В — скат.

БУТИЛКОВА ПОЩА

Изследвана била системата Гълфстрийм — Североатлантическо течение.

ВИКТОРИНАТА

1. Край източния край на Нюфъндлънд. Негово продължение е Североатлантическото течение. Именно то докарва топлите води на Гълфстрийм до брегове на Колския полуостров.

2. За пътническия кораб, който най-бързо от всички пресече Атлантическия океан, съществува наградата „Синята лента на Атлантика“. Сега тя е във владение на турбоелектрохода „Юнайтед стейтс“.

3. Може. Средното разстояние между плаващите водорасли в Саргасово море е около 10 метра.

4. За да се проследи как животните пътешестват в океана, на гърбовете на костенурките и китовете се закрепват миниатюрни радиопредаватели. За да приемеш съобщение от такава костенурка, трябва само да знаеш на каква вълна работи нейната станция.

5. На подводници. Засега атомни двигатели имат малък брой надводни кораби. Сред тях са съветските ледоразбивачи „Ленин", „Арктика" и „Сибир" и американският товаро пътнически кораб „Савана".

6. Първият български кораб, заобиколил нос Добра надежда, е моторен кораб „Балкан" с капитан Димитър Цанев. Това е станало през август 1956 година.

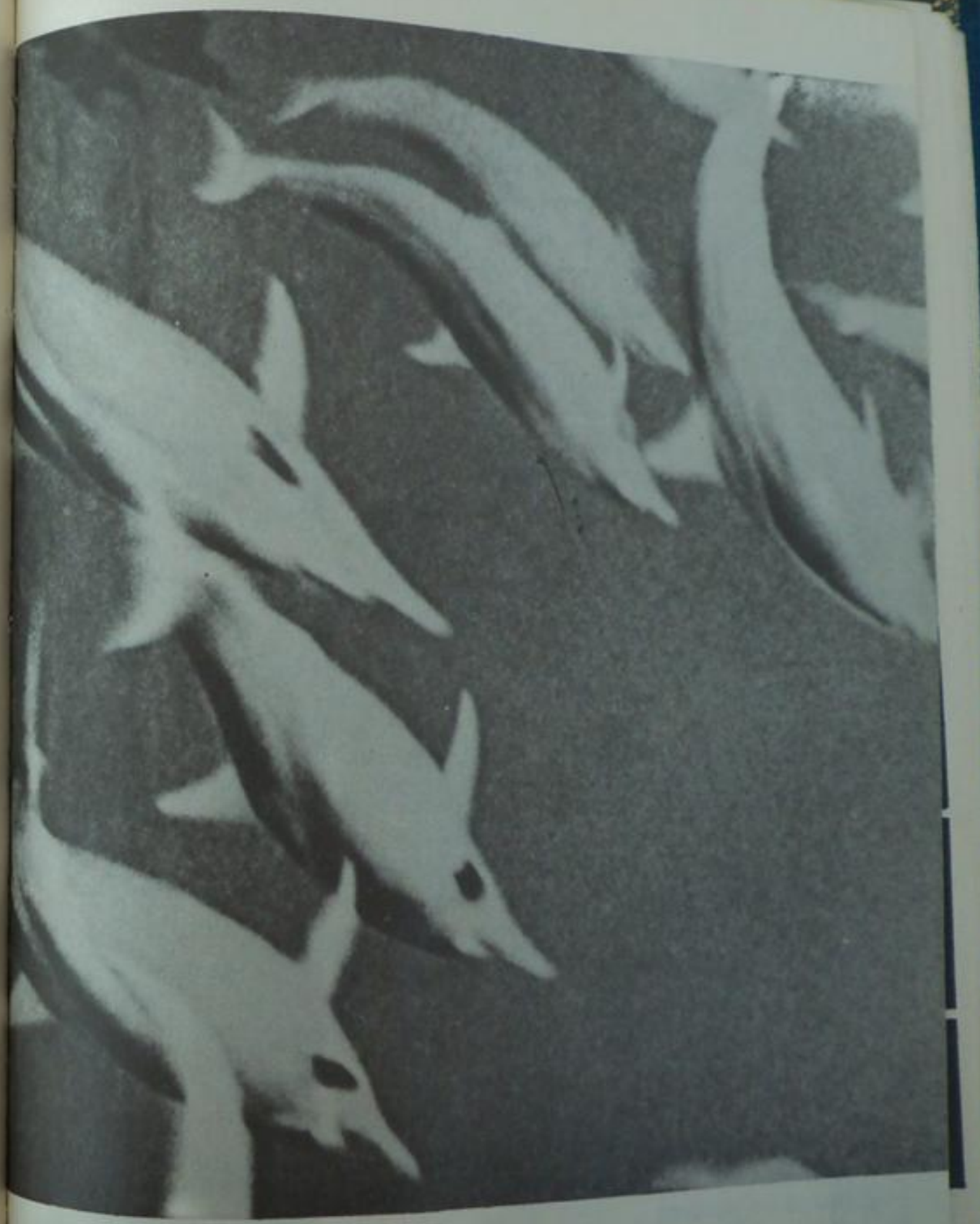
ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ, ЗАДАДЕНИ В РАЗДЕЛА „ОТНОВО В ЧЕРНО МОРЕ"

ЗАГАДЪЧНАТА РИСУНКА

Художникът е нарисувал крайбрежието около нос Калиакра с градовете Балчик и Каварна.

ВИКТОРИНАТА

1. „Три думи – три бездни" – Иван Вазов.
2. „Утро край морето" – Кирил Христов.
3. „Заточеници" – Пейо К. Яворов.
4. „Моряци" – Христо Смирненски.
5. „Писмо" – Никола Й. Вапцаров.
6. „Черно море" – Веселин Ханчев.



ПЪТЕШЕСТВИЕТО ЗАВЪРШИ

Корабът е в пристанището. Палубата е неподвижна. Машините са замлъкнали.

Зад нас остана цялото земно кълбо.

Срещнахме кервани от кораби, под кила ни плуваха рибните ята, съпровождаха ни бързи чувствителни животни. Сините брегове се сливаха с хоризонта.

Но най-чудесното в морето се оказа самият човек.

Нали той е изучил океаните, заселил е островите, прокопал е в провлаците канали, изпълнил е морския простор с плясъка на ветрилата и синкавите пушеците на корабите.

Когато се изкачиш на мачтата, хоризонтът отстъпва, открива се безкрайната шир.

В щурманската рубка човек по-бързо мисли, на палубата по-особено говори.

Моряците винаги са задружни. Сам няма да успееш да обереш ветрилата, няма да пуснеш турбината. Животът на моряците е поучителен: те имат свой език, свои нрави и обичаи.

Историята на морските плавания е история на откриването на земята. Но най-поучителното от съдбата на Хъдсън, Колумб, Магелан е верността към кораба, към морето, към набелязаната цел.

Белинсхаузен казва, че така е начертал своето плаване, щото да принесе най-голяма полза на хората.

СПРАВОЧЕН РАЗДЕЛ

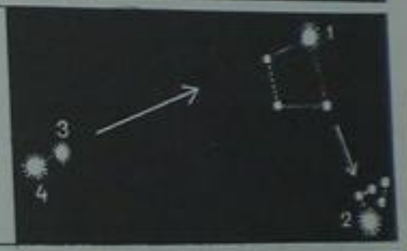
НАЙ-ГОЛЕМИ ВИСОЧИНИ И ДЪЛЖИНИ НА ВЪЛНИТЕ В НЯКОИ МОРЕТА И ОКЕАНИ /в метри/

Море, океан	Височина	Дължина
Атлантически океан:		
централна част	21	376
южна част	15	400
Балтийско море	2	–
Баренцово море	3,7	–
Индийски океан	15	230
Каспийско море	2,9	24
Средиземно море	9	250
Черно море	2,5	10–30
Японско море	5,6	100

СРЕДНА ТЕМПЕРАТУРА, СОЛЕНОСТ /НА ПОВЪРХНОСТТА/ И ПРОЗРАЧНОСТ НА ВОДАТА В НЯКОИ МОРЕТА ПРЕЗ ЛЯТОТО

Море	Температура (в градуси по Целзий)	Соленост (в промили)	Прозрачност (в метри)
Балтийско	17	15	–
Баренцово	до 12	35	до 45
Беринго́во	10	до 32	–
Карибско	28	35	–
Каспийско	до 30	13	12
Червено	32	41,5	–
Охотско	12	32	–
Северно	–	35	от 7 до 22
Средиземно	25	39,5	до 60
Черно	22	до 18	27
Японско	27	34	

НАЙ-ЯРКИТЕ ЗВЕЗДИ НАД СЕВЕРНОТО ПОЛУКЪЛБО

Наименование на звездите	В кое съзвездие влиза	Схема на разположение сред другите звезди
1. Арктур 2. Регул 3. Спика	Воловар Лъв Дева	
1. Капела 2. Алдебаран 3. Кастор 4. Полукс	Колар Телец Близнаци Близнаци	
1. Ригел 2. Бетълджойс 3. Сириус 4. Процесион	Орион Орион Голямо куче Малко куче	
1. Денеб 2. Алтаир 3. Вега	Лебед Орел Лира	
1. Полярна звезда	Малка мечка	

РАЗСТОЯНИЯ МЕЖДУ ПО-ВАЖНИТЕ ПРИСТАНИЩА

/в морски мили/

ОТ ВАРНА ДО	
Одеса	246
Севастопол	257
Ялта	284
Керч	415
Батуми	614
Истанбул	146
ОТ ИСТАНБУЛ ДО	
Пирея	372
Порт Саид	786
Малта	835
Неапол	978
Триест	1152
Марсилия	1378
Алжир	1384
Гибралтар	1820
ОТ ГИБРАЛТАР ДО	
Азорските острови	980
Бермудските острови	2921
Кейптаун	4804
Нос Добра надежда	5115
Рио де Жанейро	4194
Ню Йорк	3190
Магеланов проток	6256
Ливърпул	1260
Хавана	4033
Нос Хорн	6384
Колон (Панамски канал)	4330
Порт Саид	1918
Малта	980
ОТ НОС ДОБРА НАДЕЖДА ДО	
Аден	3914
Нос Хорн	4506
Ню Йорк	6810
Сингапур	5550
Сидней	6500
Калкута	5444
Зундски проток	5071
ОТ ЗУНДСКИЯ ПРОТОК ДО	
Александровска (Сахалин)	3955
Берингов проток	5782
Владивосток	3351
Хонолулу	5966
Дюрбан	4432
Калкута	213
Коломбо	1774
Магеланов проток	9149
Нос Хорн	9390
Мелбърн	4493
Нагасаки	2759
Петропавловск-Камчатски	4551
Сан Франциско	7667
Сидней	3928
ОТ АДЕН ДО	
Порт Саид	1397
Сингапур	3627
Калкута	3304
Коломбо	2094
Аделаида	6137
Зундски проток	3821
ОТ САН ФРАНЦИСКО ДО	
Аден	10 947
Бомбай	12 607
Кейптаун	10 228
Колон	3315
Гибралтар	7647
Хонолулу	2095
Кобе	4821
Ленинград	9331
Лондон	8060
Владивосток	4650
Одеса	9608
Истанбул	9441
ОТ БРЮНСБЮТЕЛ (Килски канал) ДО	
Аден	4900
Колон	5100
Доувър	340
Гибралтар	1580
Хонконг	10 000
Хонолулу	9750
Ню Йорк	3500
Порт Саид	3500
Нос Хорн	7700
Истанбул	3450

ТЕЧЕНИЯ В СВЕТОВНИЯ ОКЕАН

/В Северното полукълбо е лято, а в Южното – зима/

На картата на следващите две страници са показани теченията в Световния океан. Не случайно в скоби е посочено: „В Северното полукълбо е лято, а в Южното – зима". Когато в Северното полукълбо настъпи зимата, а в Южното – лятото, някои неща в картата на теченията се изменят.

В Атлантическия океан ще изчезне междупасатното противотечение.

В Индийския океан мусонното течение ще измени посоката си: то ще се отправи от изток на запад, а Сомалийското течение ще стане топло и ще се устреми на юг.

В Тихия океан край бреговете на Калифорния ще се появи топло течение, отиващо на север. То ще стесни студените води на Калифорнийското течение в океана.

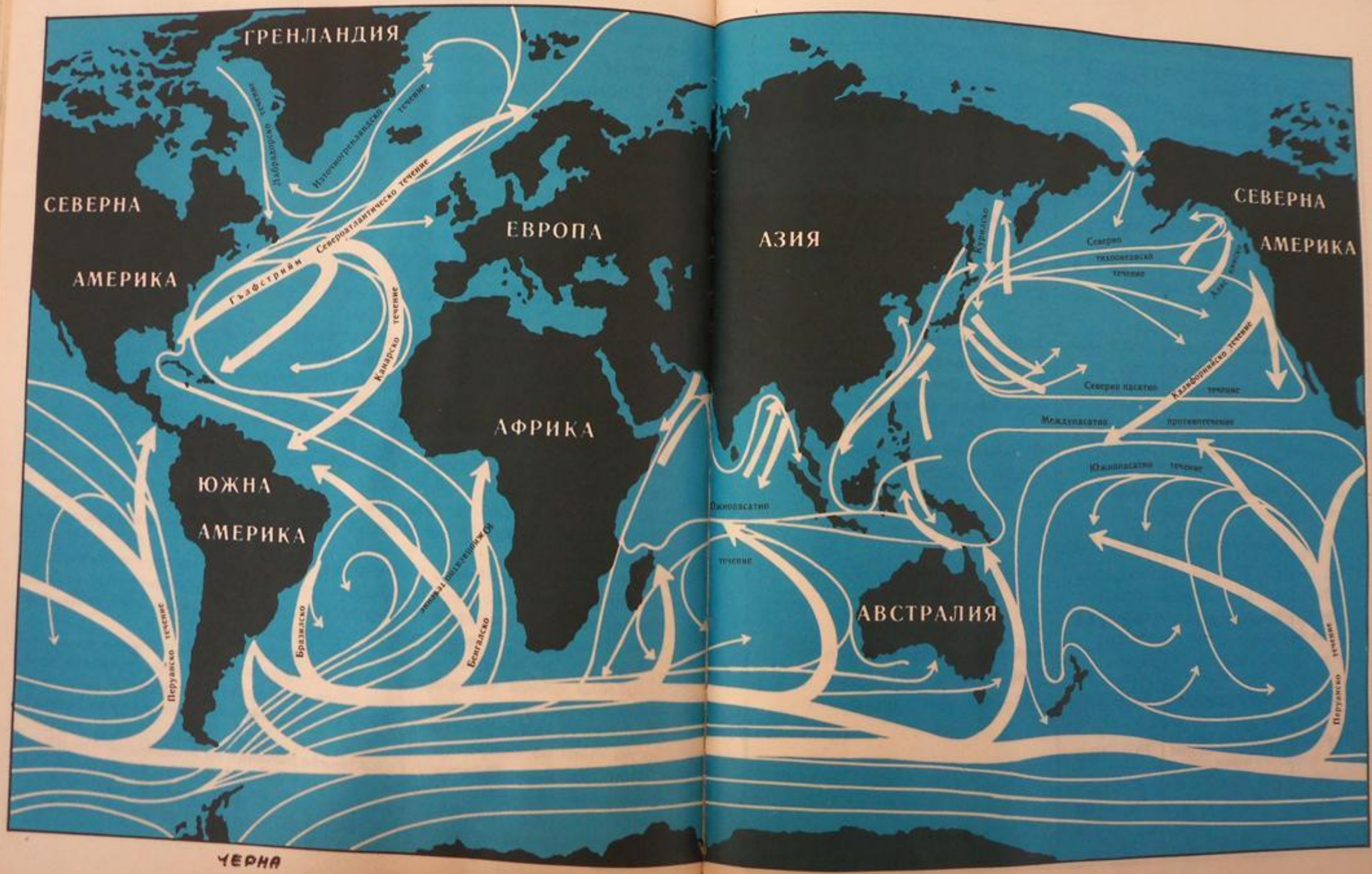
Както всички останали карти и картата на теченията е поучителна.

Ето как край бреговете на Флорида струите на Гълфстрийм са се отклонили на юг и са образували полукръг. Тук е Саргасово море – морето без брегове, в миналото – тихото гробище на каравели.

Ето как течението на западните ветрове се е устремило на изток, следвайки южния четиридесетградусов паралел. То опасва земното кълбо като кръг. Това е пътят на щормовете. Ненапразно мястото, където течението се среща със скалите на нос Хорн, векове се е смятало за най-страшно по пътя на ветроходите.

Ето и района на Екватора – пасатните течения на Атлантическия и Тихия океан. Ако ги проследим по картата, ще минем по пътя на папирусовата лодка „Ра", сала „Кон-Тики" и кипарисовия сал на Ерик дьо Бишоп.

С пътищата на топлите и студените течения е свързана съдбата на много хора.


ГРЕНЛАНДИЯ
СЕВЕРНА АМЕРИКА
ЕВРОПА
АЗИЯ
АФРИКА
ЮЖНА АМЕРИКА
АВСТРАЛИЯ
СЕВЕРНА АМЕРИКА
Гълфстрийм
Северноатлантическо течение
Канарско течение
Бразилско
Бенгалско
Перуанско течение
Южнопасатно течение
Северно пасатно течение
Калифорнийско течение
Междупасатно противотечение

ЧЕРНА

СКАЛА НА БОФОРТ ЗА СИЛАТА НА ВЯТЪРА

Сила на вятъра (в балове)	Наименование на вятъра	Скорост (в метри в секунда)	Видими признаци
0	Безветрие (щил)	0–0,5	Корабните флагове (клоните на крайбрежните дървета) са неподвижни.
1	Тих вятър	0,6–1,7	
2	Лек вятър	1,8–3,3	Флаговете са леко раздвижени.
3	Слаб вятър	3,4–5,2	Флаговете плющят.
4	Умерен вятър	5,3–7,4	Малките флагове са опънати по посоката на вятъра.
5	Свеж вятър	7,5–9,8	Големите флагове са опънати по посоката на вятъра.
6	Доста силен вятър	9,9–12,4	В такелажа се появява свистене, което се засилва.
7	Силен вятър	12,5–15,2	
8	Много силен вятър	15,3–18,2	
9	Умерена буря – щорм	18,3–21,5	Човек трудно се движи по палубата.
10	Силен щорм	21,6–25,1	
11	Жесток щорм	25,2–29,0	
12	Ураган	Повече от 29,0	

СКАЛА ЗА ВЪЛНЕНИЕТО И СЪСТОЯНИЕТО НА МОРЕТО

Състояние на морето (в балове)	Характеристика на вълнението	Видими признаци
0	Съвсем спокойно море	Огледално гладка повърхност.
1	Тихо море	Повърхността леко се накъдря.
1–2	Едва забележимо вълнение	Малки, подобни на люспи вълни, без пяна.
2	Леко вълнение	Къси, добре различими вълни, понякога с малки зайчета.
3	Слабо вълнение	Удължени вълни с бели зайчета на много места.
4	Умерено вълнение	Дълги, но не много големи вълни, много зайчета.
5	Доста голямо вълнение	Цялото море в зайчета. Появяват се големи вълни с бели пенести гребени.
6	Голямо вълнение	Вълните се трупат една върху друга, разсипват се бели пенести гребени.
7	Силно вълнение	Вълните заприличват на планини. От време на време се чува грохот. От краищата на пенестите гребени излитат пръски.
8	Много силно вълнение	Високи като планини вълни. Пяната се разлива на широки ивици, изтеглени по посоката на вятъра. Силен грохот. От пяната цялата морска повърхност е побяла.
9	Изключително силно вълнение	Височината на вълните е толкова голяма, че ако има наблизо кораби, те се скриват от поглед. Цялото море е в ивици пяна. Непрекъснат грохот на вълните – бучене. Вятърът къса гребените, а пяната и пръските намаляват видимостта.

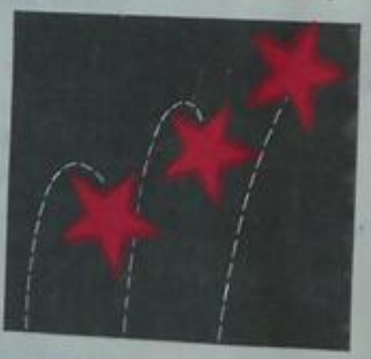
СИГНАЛИ ЗА БЕДСТВИЕ

Оръдейни изстрели или други експлозивни сигнали, подавани през интервал от около една минута

Сигнал, подаван от радиотелефона, състоящ се от изговаряната дума „Мейдей"

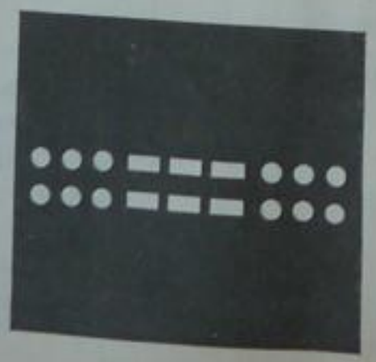
Непрекъснат звуков сигнал, подаван от какъвто и да е апарат за сигнали за мъгла

Двуфлаговият сигнал за бедствие от Международния сигнален свод- NC



Ракети или гранати, които изхвърлят червени звезди, изстрелвани поотделно през кратки интервали от време

Сигнал, състоящ се от квадратен флаг с поставена над или под него сфера или предмет, който е подобен на сфера

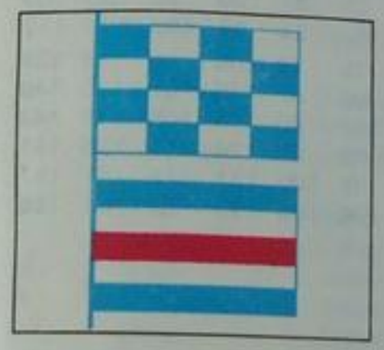


Сигнал, подаван от радиотелеграфа или с помощта на друга сигнална система, състоящ се от съчетанието. . — — — . . . / SOS по Морзовата азбука/

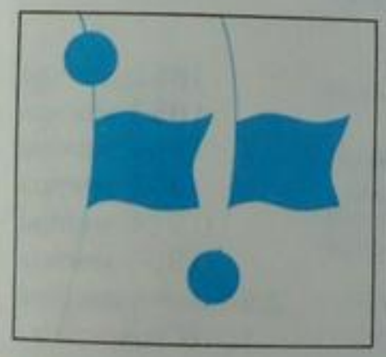
Пламъци на кораба /например от горящ смолен или мазутен варел и др./

MAYDAY

Парашутна ракета с червена светлина или фалшвеер с червена светлина



Димен сигнал с оранжев цвят



Бавно и повтарящо се вдигане и спускане на ръце, протегнати встрани

Сигнали, подавани от аварийни радиошамандури, показващи местоположението

РАЗСТОЯНИЯ ПО БЪЛГАРСКОТО КРАЙБРЕЖИЕ
/В морски мили/

КАРТАЛ БУРУН																			
КРАПЕЦ	4																		
ШАБЛА	6	10																	
КАМЕН БРЯГ	5	10	15																
КАЛИАКРА	8	13	18	23															
КАВАРНА	6	14	20	25	29														
БАЛЧИК	8	14	22	28	33	40													
ВАРНА	18	26	33	40	45	51	58												
КАМЧИЯ	9	26	35	41	49	54	60	70											
АТАНАС	12	21	39	47	53	61	66	72	82										
ЕМИНЕ	9	19	31	46	53	62	70	73	81	91									
НЕСЕБЪР	9	19	30	41	55	62	66	81	83	92	100								
ПОМОРИЕ	9	17	26	36	48	63	70	74	90	90	100	109							
БУРГАС	8	19	26	36	46	58	73	80	84	98	100	108	117						
СОЗОПОЛ	11	8	14	31	32	42	53	68	75	79	108	95	118	128					
МАСЛЕН НОС	12	20	16	23	29	39	49	61	75	82	87	116	102	126	140				
ПРИМОРСКО	3	13	24	20	27	33	42	52	64	79	86	90	119	106	129	143			
МИЧУРИН	8	8	20	29	26	32	39	48	58	70	85	92	96	126	112	136	151		
АХТОПОЛ	6	13	13	26	34	31	37	43	53	63	75	89	96	100	131	116	141	157	
РЕЗОВО	9	14	20	22	34	42	39	45	51	61	71	82	97	104	108	139	129	149	166

РАЗЛИЧНИ МЕРКИ, УПОТРЕБЯВАНИ В МОРСКАТА ЛИТЕРАТУРА

1 морска миля	1852 метра
1 английска морска миля	1853 метра
1 италианска морска миля	1851 метра
1 английска сухопътна миля	1609 метра
1 английски ярд	0,914 метра
1 английски фут	0,305 метра
1 английски дюйм	2,54 сантиметра
1 английски тон	1016 килограма
1 английски центнер	50,8 килограма
1 английски фунт	0,45 килограма
1 английска унция	28 грама
1 кабелт	185 метра
1 испански брас	1,6 метра
1 португалски брас	2,2 метра
1 регистър тон	2,83 кубически метра
1 сажен	1 8 метра

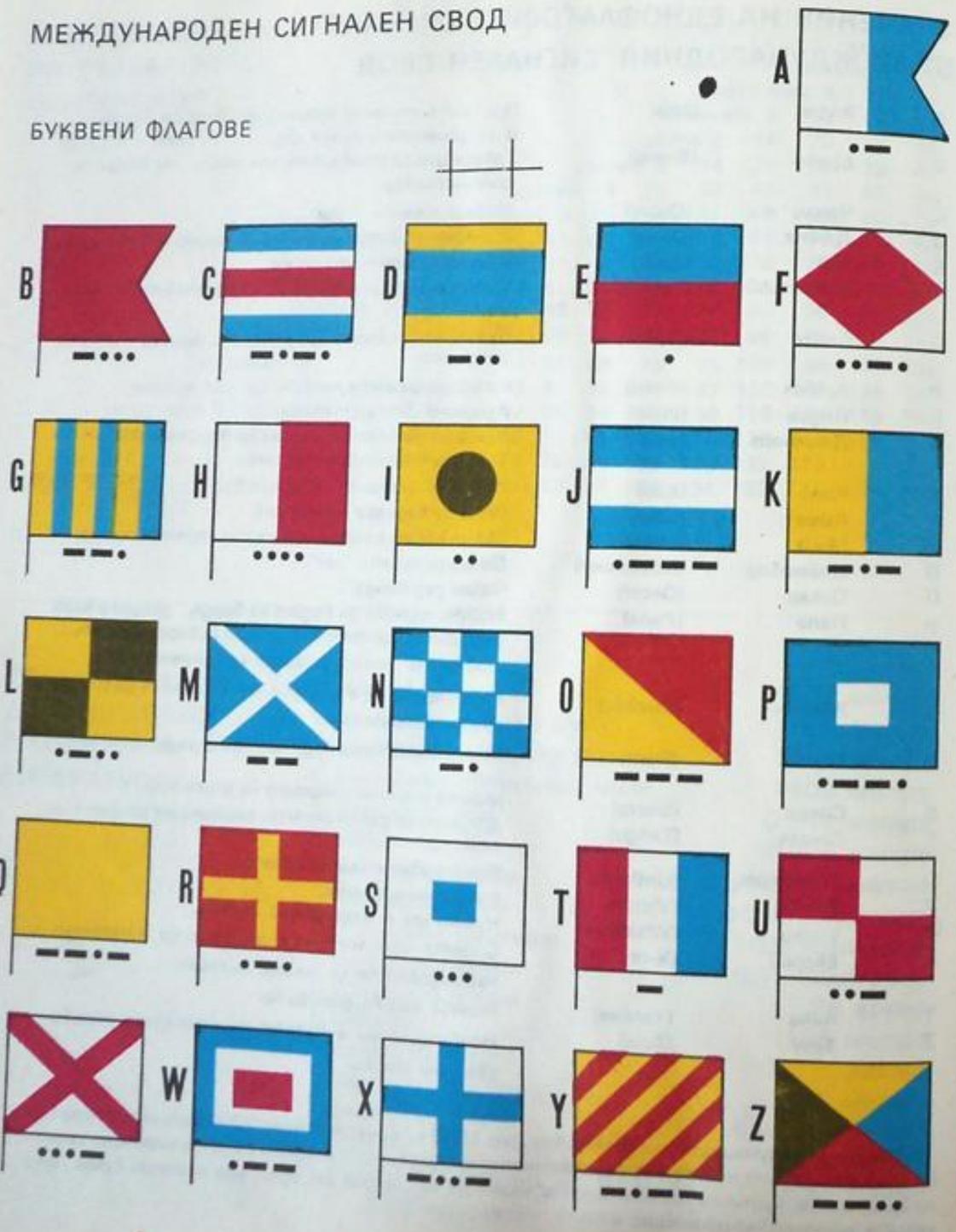
1 кубически метър = 61 028 кубически инча = 35,3 кубически фута = 1,3 кубически ярда

ЗНАЧЕНИЯ НА ЕДНОФЛАГОВИТЕ СИГНАЛИ ОТ МЕЖДУНАРОДНИЯ СИГНАЛЕН СВОД

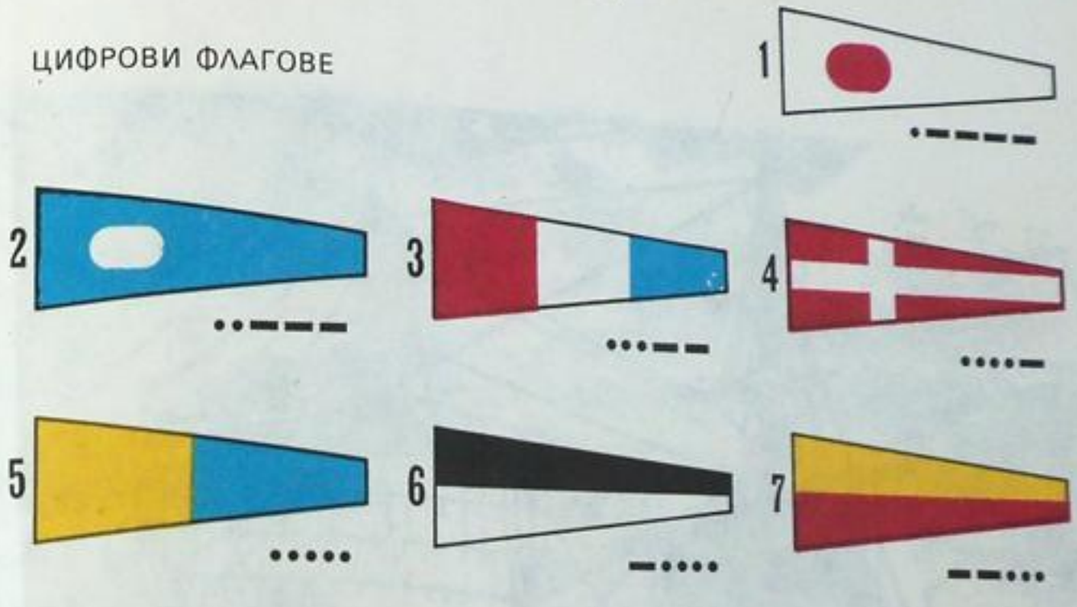
A	Алфа	(Alfa)	При мен е спускат водолаз; дръжте се встрани и се движете с малък ход.
B	Браво	(Bravo)	Товаря или разтоварвам, или имам на борда си опасен товар.
C	Чарли	(Charli)	Утвърдителен – „да".
D	Делта	(Delta)	Дръжте се встрани от мен, трудно маневрирам.
E	Еко	(Echo)	Изменям своя курс вдясно.
F	Фокстрот	(Foxtrot)	Не мога да се управлявам, поддържайте връзка с мен.
G	Голф	(Golf)	Нужен-ми е пилот; при рибарски кораби – обирам мрежите.
H	Хотел	(Hotel)	На борда си имам пилот.
I	Индиа	(India)	Изменям своя курс вляво.
J	Джулиет	(Jullett)	При мен има пожар и имам на борда си опасен товар; дръжте се далеч от мен.
K	Кило	(Kilo)	Искам да установя връзка с вас.
L	Лима	(Lima)	Спрете веднага своя кораб.
M.	Майк	(Mike)	Моят кораб е спрял и няма ход спрямо водата.
N	Новембер	(November)	Отрицателен – „не".
O	Оскар	(Oscar)	Човек зад борда.
P	Папа	(Papa)	Всички трябва да бъдат на борда, защото кора бът скоро ще потегли; при рибарски кораби – мрежите ми се закачиха за препятствие.
Q	Квебек	(Quebec)	Моят кораб не е заразен, моля да ми се разреши свободна практика.
R	Ромео	(Romeo)	Моят кораб няма ход, можете да минете край мен.
S	Сиера	(Sierra)	Моите машини работят на заден ход.
T	Тангоу	(Tango)	Дръжте се далеч от мен, провеждам двойно тралене.
U	Юниформ	(Uniform)	Вие отивате към опасност.
V	Викта	(Victor)	Нужна ми е помощ.
W	Уиски	(Whiskey)	Нужна ми е медицинска помощ.
X	Ексрай	(X-ray)	Спрете изпълнението на вашите намерения и наблюдавайте за моите сигнали.
Y	Янки	(Yankee)	Моята котва дрейфува.
Z	Зулу	(Zulu)	Необходим ми е влекач; при рибарски кораби – хвърлям мрежи.

Новият Международен сигнален свод /от 1965 г./ съдържа около 2000 сигнала. 26-те букви от латинската азбука със съответните им флагове са събрани в групи, наречени сигнални съчетания. Групата /съчетанието/ може да се състои от една, две или три букви /флагове/ в различни комбинации.

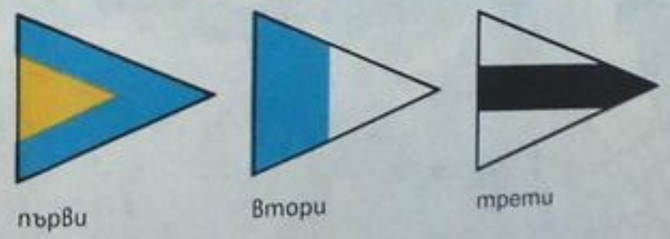
БУКВЕНИ ФЛАГОВЕ



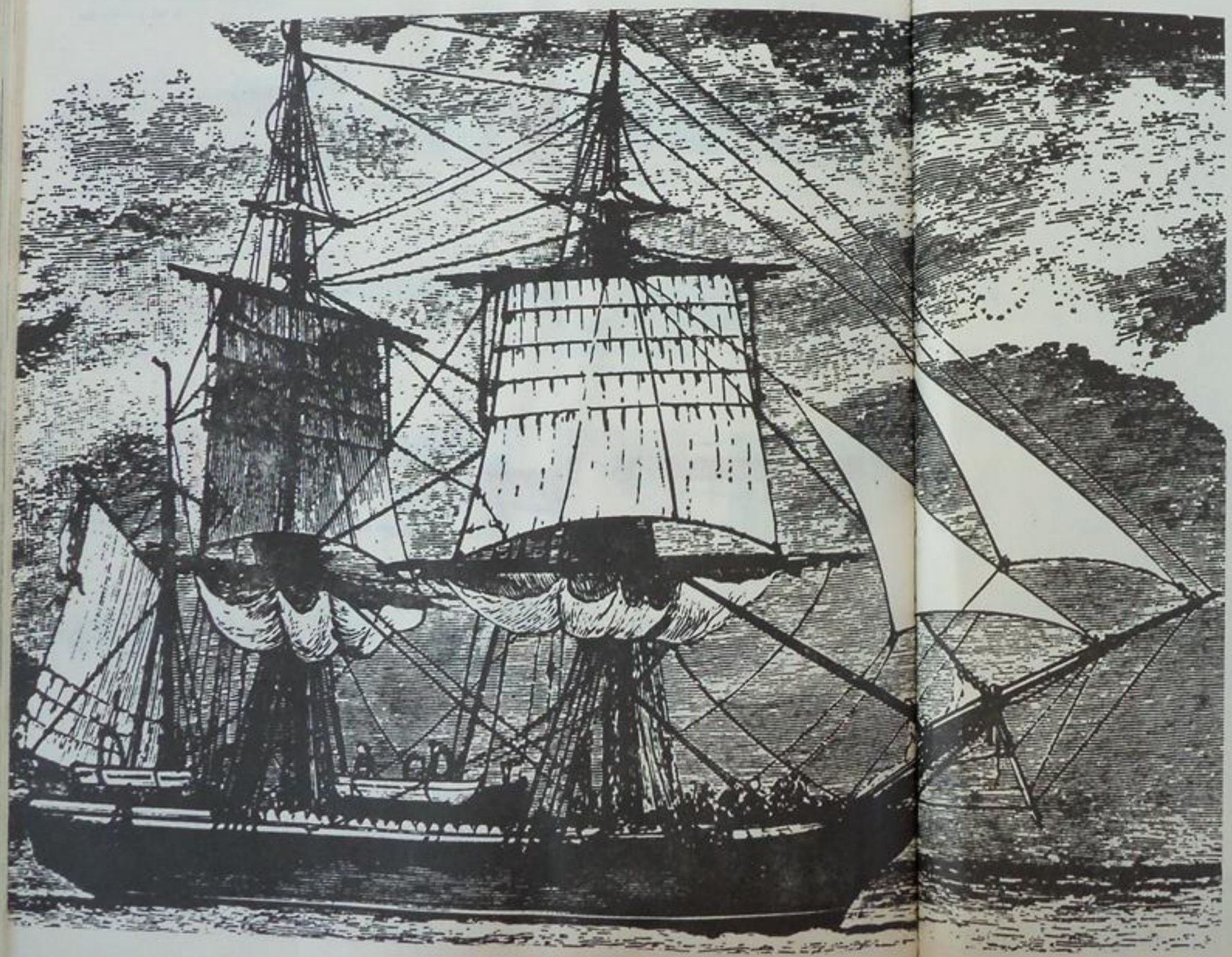
ЦИФРОВИ ФЛАГОВЕ



ЗАМЕНИТЕЛНИ ФЛАГОВЕ



ВИМПЕЛ НА МСС



СЪДЪРЖАНИЕ

ЧЕРНО МОРЕ	16
СРЕДИЗЕМНО МОРЕ	48
СЕВЕРНО МОРЕ	70
БАЛТИЙСКО МОРЕ	98
БАРЕНЦОВО МОРЕ	130
СЕВЕРЕН ЛЕДОВИТ ОКЕАН	148
БЕРИНГОВО МОРЕ	182
ОХОТСКО МОРЕ	198
ЯПОНСКО МОРЕ	226
ЖЪЛТО МОРЕ	248
ИНДИЙСКИ ОКЕАН	264
КАСПИЙСКО МОРЕ	292
ЧЕРВЕНО МОРЕ	312
АРАБСКО МОРЕ	332
КОРАЛОВО МОРЕ	354
ТИХИ ОКЕАН	378
АНТАРКТИЧЕСКИ ВОДИ	418
КАРИБСКО МОРЕ	440
АТЛАНТИЧЕСКИ ОКЕАН	480
ОТНОВО В ЧЕРНО МОРЕ	514

СВЯТОСЛАВ САХАРНОВ

ОКОЛОСВЕТСКО ПЛАВАНЕ

/ДЕТСКА МОРСКА ЕНЦИКЛОПЕДИЯ/

Съставителство и превод от руски:
ДИМИТЪР КЛИСУРОВ
Художествено оформление: ИВАН КЕНАРОВ
Редактор: ТАНЯ ПЕТРОВА

Рисунки: ВАЛЕНТИНА ЦАНЕВА, НИКОЛА НИКОЛОВ, ГЕОРГИ ЛЕЧЕВ, ВЕЛИН ВЕЛКОВ
Фотограф: РОСЕН ДОНЕВ
Калиграф: ВЕСЕЛИН НЕДЕВ
Технически редактор: ГЕОРГИ КОЖУХАРОВ
Коректор:ЖУЛИЕТА КОЙЧЕВА

Фотонабор Шрифтове: мф-1, мф-5, мф-6
Печат: офсет
Дадена за набор: 21.XII.1977 г.
Излязла от печат: 25.X.1978 г.
Формат: 70/90/16 Тираж: 50 120
Печатни коли: 36 Издателски коли: 42
Издателски № 1218 Цена: 5,33 лв.
Код 08 95 377
6354-26-78

Държавна печатница „БАЛКАН"
Подвързия: ДП „ГЕОРГИ ДИМИТРОВ"
Книгоиздателство „ГЕОРГИ БАКАЛОВ" – ВАРНА

FARE
TILE

ОКОЛОСВЕТСКО ПЛАВАНЕ

ДЕТСКА МОРСКА ЕНЦИКЛОПЕДИЯ